



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 251]
No. 251]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 21, 1981/आषाढ़ 30, 1903
NEW DELHI, TUESDAY, JULY 21, 1981/ASADHA 30, 1903

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके
Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 अक्तूबर, 1980

सां०कां०नि० 445(अ).—निम्नलिखित संकल्प सं० 69-आर०आर०/4,
दिनांक 11 फरवरी, 1976 को सर्वसाधारण की सूचना के लिये प्रका-
शित किया जाता है :

सं० 69-आर० आर०/4.

नई दिल्ली, 11 फरवरी, 1976

संकल्प

यात्रियों, पशुओं अथवा माल के सार्वजनिक यातायात हेतु फिलहाल
उपयोग की जा रही तथा राज्य शासित भारतीय रेलों (चाखित लाइनों)
के लिए सामान्य नियम, 1976

पिछले कुछ वर्षों में सिगनलिंग तथा अंतर्गहन, कर्षण प्रणाली तथा
नये उपकरणों के प्रयोग द्वारा हुई महत्वपूर्ण प्रगति को ध्यान में रखते
हुए, सामान्य नियमों का (जो कि इससे पहले सन् 1929 में संशोधित
हुए थे) फिर से संशोधन करना आवश्यक हो गया है। इन नियमों में
संशोधन करने का समर्थन रेल दुर्घटना समिति, 1962 और रेल दुर्घटना
जांच समिति 1968 द्वारा भी किया गया था। उन्होंने यह इच्छा प्रकट
की थी कि इन नियमों का संशोधन केवल वर्तमान परिस्थितियों ही के
अनुरूप न होकर संभाव्य भविष्य की परिस्थितियों के भी अनुरूप हो
तथा उन्होंने नियमों के मूल स्वरूप को बनाए रखने की आवश्यकता और
साथ ही पिछले कुछ वर्षों में हुए तकनीकी परिवर्तनों को सम्मिलित कर
लेने पर जोर दिया।

2. हम उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने 1969 में यातायात और सिगनल
विभागों से चुने गये अधिकारियों की एक समिति का गठन किया।
समिति ने फरवरी, 1970 में नियमों का एक मसौदा बोर्ड के विचारार्थ
प्रस्तुत किया। रेल संरक्षा आयोग ने जिनकी टिप्पणी भी मांगी गई थी,
नियमों के इस मसौदे के अंगीकरण का समर्थन नहीं किया जिसमें कुछ
प्रचलित बुनियादी धारणाओं जैसे स्टेशनों के वर्गीकरण, हर श्रेणी के
स्टेशन पर न्यूनतम सिगनल व्यवस्था इत्यादि के उन्मूलन का मुद्दा ब्रिया
गया था। 1971-72 की अपनी वार्षिक रिपोर्ट में आयोग ने अभिव्यक्त
किया कि इन नियमों में जो कि गत 100 वर्षों से भी अधिक समय से
गाड़ी संचालन तथा परिचालन संरक्षा का आधार रहे हैं और जिनसे
हजारों रेल कर्मचारी सुपरिचित हैं, अपरिचित संशोधन और उनकी
पुनर्व्यवस्था करना वांछनीय नहीं होगा। तदनुसार आयोग ने सामान्य नियमों
के मसौदे को अंगीकृत किये जाने का अनुमोदन करने में अपनी भसमर्थता
रेलवे बोर्ड को सूचित की।

3. रेल संरक्षा आयोग के प्रतिकूल विचारों तथा रेल दुर्घटना समिति
1962 और रेल दुर्घटना जांच समिति 1968 की अनुकूल सिफारिशों
को ध्यान में रखकर रेलवे बोर्ड के यातायात-समस्य ने सितम्बर, 1972
में यह निश्चय किया कि विद्यमान सामान्य नियमों में उक्त विचारों
के अनुरूप केवल उन नियमों में संशोधन किया जाय जो कि तकनीकी
परिवर्तनों के कारण आवश्यक हो गए हैं या जिनकी उपयोगिता समय
के साथ समाप्त हो गई है। अतः रेलवे बोर्ड के संरक्षा निदेशालय ने
अन्य निदेशालयों की सलाह लेकर सामान्य नियमों का नये सिरे से संशोधन
किया।

4. भारत सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 25-7-1974
को अपने पत्र सं० 68/आर० आर०/2-भाग 5 द्वारा रेल प्रशासनों, अनुसंधान

अभिकल्प एवं मानक संगठन, रेल संरक्षा आयोग, रेलवे स्टाफ कॉलेज, बड़ोदरा, भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरी और दूर संचार संस्थान गिकन्वराबाद, भारतीय रेल अभियंता रेलपथ टेकनॉलॉजी संस्थान पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर आदि को आलोचना और सुझावों के लिए सामान्य नियमों का अंतरिम प्रकाशन संचालित किया।

5. रेल प्रशासनों, रेल संरक्षा आयोग, अन्य रेलवे संस्थानों और विधि मंत्रालय के विस्तृत विचारों और टिप्पणियों पर रेलवे बोर्ड के यातायात सदस्य ने संबंधित निदेशालयों की सलाह लेकर विचार किया। अब राज्य शासित रेलों के लिए सामान्य नियमों का एक पूर्ण संशोधित संक संस्करण होकर केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत हुआ और आज की तारीख को अधिसूचना सं० 69-आर० आर०/4 से जारी किया गया। यह नियम शासन सरकारी राजपत्र में अधिमूचित करके नियत की गई तारीख से लागू होंगे।

6. केन्द्रीय सरकार की यह इच्छा है कि उक्त नियम, उन अनेक रेल-प्रशासनों के ध्यान में भी लाए जाएं जो कि सरकार द्वारा शासित नहीं हैं और ऐसे रेल प्रशासनों के प्रमुखों से इन नियमों को, प्रत्येक मामले में यथावश्यक संशोधनों सहित (यदि कोई हों) अंगीकृत किये जाने के लिए एक औपचारिक आवेदन-पत्र प्रस्तुत करने के लिए निमंत्रित किया जाय।

आदेश:—आदेश दिया जाता है कि अनुलग्नकों के साथ इस संकल्प को, एक अधिसूचना के अन्तर्गत सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किया जाये जैसा कि भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा अपेक्षित है और इसकी एक प्रतिलिपि रेलवे स्टेशनों पर निरीक्षणार्थ रखी जाए जैसा कि उक्त धारा की उपधारा (6) द्वारा आदेशित है। साथ ही इस संकल्प की एक प्रतिलिपि अनुलग्नकों सहित निम्नलिखित सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को भेजी जाये।

बी० एम० कौल,
सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड तथा
पदेन सचिव, भारत सरकार

संलग्न प्रत्यक्ष:—

राज्य शासित (भारतीय रेलों (चालित लाइन) के लिये सामान्य नियम, 1976

सचिव, संचार, रक्षा, गृह, विधि, न्याय व कम्पनी कार्य, पैट्रोलियम, परिवहन व परिवहन और पर्यटन व नागर विमानन मंत्रालय।

मुख्य सचिव, आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल की सरकारें।

मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार, अरुणाचल प्रदेश, चण्डीगढ़, वावर और नागर हवेली, दिल्ली, गोवा, दमन व दिव, लक्षद्वीप विनोदय और अमीनबीबी, मिजोरम और पांडिचेरी के प्रशासन।

भारत के अपर मुख्य उप नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक (रेलें) एवं रेलवे सेवा परीक्षा के पदेन निदेशक।

आयुक्त, रेल संरक्षा।

अपर आयुक्त, रेल संरक्षा, मध्य पूर्व, उत्तर पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिण पूर्व और पश्चिम मण्डल।

महाप्रबन्धक, मध्य, पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमा, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, दक्षिण मध्य और पश्चिम रेलें।

महाप्रबन्धक, चित्तोजन रेल इंजन रखाना, डीजल रेल इंजन कारखाना और सवारी डिब्बा कारखाना

महाप्रबन्धक, महानगर परिवहन परियोजना (रेलें), कलकत्ता।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेलें), बम्बई, दिल्ली और मद्रास।

महानिदेशक, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, लखनऊ।

प्रिंसिपल, भारतीय रेल अभियंता रेलपथ प्रौद्योगिकी संस्थान, पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी, संस्थान, जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी एवं दूर संचार संस्थान, गिकन्वराबाद और रेलवे स्टाफ कॉलेज, बड़ोदरा।

अध्यक्ष, बम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांडला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे मद्रास, पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

मैनेजिंग एजेंट ग्रहमपुर-कटवा लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड, बांकुड़ा दामोदर नदी कम्पनी लिमिटेड, काटाखाल-माल बाजार रेलवे कम्पनी लिमिटेड और मार्टिन लाइट रेलवे।

महाप्रबन्धक, भारत रेलवे और मेट्रोल प्रायिव्मेज, रेलवेज कम्पनी लिमिटेड।

सचिव, देहरी-रोहतास लाइट रेलवे कम्पनी लिमिटेड।

अध्यक्ष, रेल सेवा आयोग, इलाहाबाद, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास।

अध्यक्ष, रेलवर अधिकरण।

सचिव, भारतीय रेल सम्मेलन।

निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।

पुस्तकाध्यक्ष (माइबेरियन), केन्द्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता संसद् पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

अधीक्षक, पुस्तकालय एवं अनुसंधान, विधि, न्याय व कम्पनी कार्य मंत्रालय।

भारतीय रेलें

(चालित लाइनें)

साधारण नियम

1976

रेल सेवाओं के मार्गदर्शन के लिए

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

सं० 69-आर० आर०/4 तारीख 11 फरवरी, 1976

अधिसूचना

भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केन्द्रीय सरकार, यात्रियों, पशुओं अथवा भाग के सार्वजनिक वहन के लिए तत्समय उपयोग की जा रही तथा उस सरकार द्वारा भारत में प्रशासित सभी रेलों के लिए, निम्नलिखित साधारण नियम बनाती है।

अध्याय 1

प्रारम्भिक

1.01 संक्षिप्त नाम और प्रारंभ:—(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भारतीय रेल (चालित लाइन), साधारण नियम, 1976 है।

(2) ये उस तारीख को प्रवृत्त होंगे जो केन्द्रीय सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा नियत करे।

1.02 परिभाषाएँ:—इन नियमों में, जब तक संदर्भ से अन्यथा सूचित न हो—

- (1) "अधिनियम" का अभिप्राय भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) है;
- (2) "पर्याप्त दूरी" का अभिप्राय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी है -
- (3) "प्रवेश प्रकाशन" का अभिप्राय गाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था से है;
- (4) "अनुमोदित विशेष अनुदेश" का अभिप्राय रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या निर्धारित विशेष अनुदेश है;
- (5) "प्राधिकृत अधिकारी" का अभिप्राय रेल प्रशासन के माध्यम या विशेष आदेश द्वारा नाम से अथवा पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सशक्त किए गए किसी व्यक्ति से है;
- (6) "प्रस्थान प्राधिकार" का अभिप्राय संचालन पद्धति के अधीन किसी गाड़ी के ड्राइवर को अपनी गाड़ी के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए दिए गए प्राधिकार से है;
- (7) "धुरी काउण्टर" (एक्सल काउण्टर) का अभिप्राय रेलपथ पर दो स्थानों पर लगाए गए ऐसे विद्युत यंत्र से है, जो उनके बीच आने तथा जाने वाली धुरियों की गणना द्वारा यह निश्चित करता है कि उन दोनों स्थानों के बीच रेलपथ खाली है या भरा हुआ है;
- (8) "ब्लाक बैक" का अभिप्राय, दोहरी डबल लाइन पर पिछले निकटवर्ती ब्लाक स्टेशन को और दोहरी (सिंगल) लाइन पर अगले और पिछले दोनों निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों को किसी ब्लाक स्टेशन से यह संदेश भेजने से है कि ब्लाक सेक्शन अवरोध है या अवरोध होने वाला है;
- (9) "ब्लाक फारवर्ड" का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर किसी ब्लाक स्टेशन से अगले निकटवर्ती ब्लाक स्टेशन को यह सूचना भेजने से है कि अगले का ब्लाक सेक्शन अवरोध है अथवा अवरोध होने वाला है;
- (10) 'ब्लाक सेक्शन' का अभिप्राय दो ब्लाक स्टेशनों के बीच परिवर्तित लाइन के उस खण्ड से है जिस पर ब्लाक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लोजर मिले बिना कोई परिवर्तित गाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है;
- (11) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण' (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) का अभिप्राय उस प्रणाली से है जिसमें उस मार्ग पर, जिसको यह प्रणाली लागू है, गाड़ियों का संचालन, किसी दूरवर्ती निविष्ट स्थान से नियंत्रित स्थावर सिगनलों द्वारा सुचित होता है;
- (12) 'केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक' (सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) का अभिप्राय इयूटी पर सैनत उस व्यक्ति से है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण में गाड़ियों के संचालन के लिए उस समय जिम्मेदार है;
- (13) 'रेल संरक्षा आयुक्त' का अभिप्राय उस निरीक्षक से है जो अधिनियम के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिए नियुक्त किया गया है और इसके अन्तर्गत रेल संरक्षा अपर आयुक्त भी है;
- (14) 'सक्षम रेल सेवक' का अभिप्राय उस रेल सेवक से है जो उसे लीने गए कर्तव्यों का उत्तरदायित्व उठाने और उनके पालन के लिए निर्धारित योग्यता प्राप्त है;

- (15) 'संयोजक' (कनेक्शन) का अभिप्राय, जब उसका प्रयोग परिवर्तित लाइन के संदर्भ में किया जाए, तो उन कांटे और कैची (क्रॉसिंग) या अन्य साधनों से है जो परिवर्तित लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिए या उसे पार करने के लिए प्रयोग किए जाते हैं;
- (16) 'नियंत्रक' (कंट्रोलर) का अभिप्राय इयूटी पर उस रेल सेवक से है जो उस समय रेल के संभाव्य संचार प्रणाली से सुसज्जित भाग पर यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है;
- (17) 'दिन' का अभिप्राय सूर्योदय से सूर्यास्त तक का समय है;
- (18) 'यातायात की दिशा' का अभिप्राय—
(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, उस दिशा से है जिस दिशा में लाइन पर सिगनल लगे हैं;
(ख) एकदोहरी (सिंगल) लाइन पर, तत्समय निर्धारित दिशा से है जिस दिशा में, संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियां चलने की अनुमति है;
- (19) 'ड्राइवर' का अभिप्राय इंजन ड्राइवर या किसी ऐसे अन्य सक्षम रेल सेवक से है जो उस समय गाड़ी चलाने का भारसाधक (हवाज) है;
- (20) 'विद्युत संचार यंत्र' का अभिप्राय रेडियो या मार्त तार यंत्र से है;
- (21) 'सम्मुख और अनुमुख कांटे' (फेसिंग एण्ड ट्रेनिंग पाइन्ट्स) कांटों पर चलने समय गाड़ी या वाहन की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर आती हुई गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर भेजी जा सकती है तो वे 'सम्मुख कांटे' कहलाते हैं;
- (22) 'स्थावर सिगनल' (फिक्सड सिगनल) का अभिप्राय निर्धारित स्थान पर लगे हुए ऐसे सिगनल से है जो गाड़ी के संचालन पर प्रभाव पड़ने वाली सूचना दे और इसके अन्तर्गत दिन में प्रयोग की जाने वाली सेमाफोर भूजा या चकरी (डिस्क) या स्थावर बत्ती और रात में प्रयोग की जाने वाली स्थावर बत्ती भी हैं;
- (23) 'उल्लंघन चिह्न' (फाउलिंग मार्क) का अभिप्राय, उस चिह्न से है जहां, दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, बीच के निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है;
- (24) 'गैंगमैन' का अभिप्राय रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियुक्त रेल सेवक से है;
- (25) 'गैंगमेट' का अभिप्राय रेलपथ या उससे संबंधित काम पर लगाए गए कर्मचारियों के गैंग के भारसाधक (हवाज) व्यक्ति से है;
- (26) 'फाटक वाला' का अभिप्राय फाटक के प्रचालन के लिए सम-पार (लेवल क्रॉसिंग) पर नियुक्त सक्षम रेल सेवक से है;
- (27) 'मात गाड़ी' का अभिप्राय (मैट्रियल ट्रेन से भिन्न) ऐसी गाड़ी से है जिसका उद्देश्य केवल पशु अथवा माल ढोना है;
- (28) 'गार्ड' का अभिप्राय, गाड़ी के भारसाधक (हवाज) रेल सेवक से है और उसके अन्तर्गत ब्रेकमैन अथवा कोई ऐसा रेल सेवक भी है जो उस समय गार्ड की इयूटी कर रहा है;
- (29) 'रेलपथ या निर्माण कार्य निरीक्षक' का अभिप्राय रेलपथ, कांटे और सिगनल, पुल या इनसे संबंधित निर्माण कार्य के

निर्माण अथवा अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार किसी निरीक्षक या सहायक निरीक्षक से है ;

- (30) 'अन्तर्वासि' (इंटरसि) का अभिप्राय पैनल या लीवर क्रम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य उपकरणों की ऐसी व्यवस्था से है जो यांत्रिक पाशन (लाकिंग), विद्युत पाशन (लाकिंग) अथवा दोनों के द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध रहे कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर संरक्षा सुनिश्चित हो सके ;
- (31) 'मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट' का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर 'सी' क्लाम के ऐसे स्टेशन से है जिसका नियंत्रण दूरवर्ती रूप में पिछले ब्लॉक स्टेशन से होता है ;
- (32) 'मध्यवर्ती' ब्लॉक सिगनल-व्यवस्था' (मिगनलिंग) का अभिप्राय दोहरी (डबल) लाइन पर एक मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट द्वारा किसी लम्बे ब्लॉक सेक्शन को दो भागों में बाँटकर उन्हें अलग-अलग ब्लॉक सेक्शन बना देने वाली व्यवस्था से है ;
- (33) 'पूष्करण' (आइसोलेशन) का अभिप्राय किसी लाइन को काटे या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा, अन्य सम्बद्ध लाइन या लाइनों पर अवरोध के संकेत से बचाने के लिए पूष्करण करने की व्यवस्था से है ;
- (34) 'अन्तिम रोक सिगनल' (लास्ट स्टॉप सिगनल) का अभिप्राय अगले ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने वाले स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल से है ;
- (35) 'समपार' (लेबिल क्रॉसिंग) का अभिप्राय एक ही धरातल पर सड़क और रेल-पथ का एक दूसरे को पार करने वाले स्थान से है ;
- (36) 'समपार फाटक' (लेबिल क्रॉसिंग गेट) का अभिप्राय समपार पर सड़क को बंद करने वाले किसी भी प्रकार के चल अवरोध से है, जिसके अन्तर्गत जंजीर भी है किन्तु इसके अन्तर्गत पैदल चलने वालों के उपयोग के लिए लगे छोटे दरवाजे (किनेट) या चक्रदार नहीं हैं ;
- (37) 'लाइन माफ, (लाइन क्लियर) का अभिप्राय किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और पूर्वकथित स्टेशन तक पहुँचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है, अथवा एक ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी के छूटने और अगले ब्लॉक स्टेशन तक पहुँचने के लिए दी जाने वाली अनुमति से है ;
- (38) 'भेन लाइन' का अभिप्राय गाड़ियों का स्टेशनों पर बिना रुके और स्टेशनों के बीच चलने के लिए साधारणतः प्रयुक्त लाइन से है ;
- (39) 'मैट्रियल ट्रेन' का अभिप्राय उस विभागीय गाड़ी है जो केवल या मुख्यतः रेल के उस सामान को ढोने के काम आती है जो स्टेशनों के बीच या स्टेशन की सीमा के भीतर उठाया या डाला जाता है, अथवा निर्माण कार्यों के निष्पादन में प्रयोग होता है ;
- (40) 'मिली जुली गाड़ी' (मिक्सड ट्रेन) का अभिप्राय गाड़ी और माल अथवा यात्री, पशु और माल ढोने के काम आने वाली गाड़ी से है ;
- (41) 'बहु संकेती सिगनल-व्यवस्था' (सिगनलिंग) का अभिप्राय ऐसी सिगनल व्यवस्था से है जिसमें सिगनल एक समय में, तीन

या अधिक संकेतों में से किसी एक संकेत को प्रदर्शित करे और जिसमें प्रत्येक सिगनल संकेत को, पिछले सिगनल सिगनलों के संकेत द्वारा पूर्व-चेतावनी मिले ;

- (42) 'रान' का अभिप्राय सूर्यास्त से सूर्योदय तक का समय है ;
- (43) 'अवरोध' तथा सजातीय पदों के अन्तर्गत, लाइन पर या उसका उत्प्लंघन करने वाली कोई गाड़ी, वाहन या कोई अन्य अवरोध अथवा ऐसी कोई स्थिति, जो गाड़ियों के लिए संकेतजनक है ;
- (44) 'ऊपरी उपस्कर' का अभिप्राय रेलपथ के ऊपर लगे हुए विद्युत संचालक तार (इलेक्ट्रिक कन्डक्टर्स) तथा उनसे संबन्धित फिटिंग, विद्युत रोधक (इंसुलेटर) और अन्य संयोजकों से है जिनके सहारे वे विद्युत कर्षण के लिए लटकाए जाते हैं तथा अपनी जगह टिके रहते हैं ;
- (45) 'यात्री गाड़ी' का अभिप्राय केवल या मुख्यतः यात्रियों और अन्य कोषिय यातायात के वाहन के काम में लाई जाने वाली गाड़ी से है तथा इसके अन्तर्गत सैनिक गाड़ी भी है ;
- (46) 'कांटा और ट्रेप संकेतक' सिगनल नहीं है, किन्तु ये कांटों पर फिट तथा उनके साथ संचालित होकर रात या दिन में कांटों की दशा बताने वाले उपकरण हैं ;
- (47) 'परिचालित लाइन' (रनिंग लाइन) का अभिप्राय एक या अधिक सिगनलों द्वारा शासित लाइनों से है, और इसके अन्तर्गत वे संयोजक यदि कोई हैं ; भी हैं, जिनका उपयोग गाड़ी द्वारा स्टेशन में प्रवेश करने समय या स्टेशन से प्रस्थान करते समय या किसी स्टेशन को बिना रुके पार करते समय या स्टेशनों के बीच जाते समय किया जाता है ;
- (48) 'परिचालित गाड़ी' (रनिंग ट्रेन) का अभिप्राय ऐसी गाड़ी से है जो 'प्रस्थान प्राधिकार' के अनुसार प्रस्थान कर चुकी है किन्तु उगने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है ;
- (49) 'शॉटिंग' का अभिप्राय, उस संचालन से है जो इंजन सहित या उसके बिना किसी वाहन या वाहनों का अथवा किसी इंजन का या किसी अन्य अनमोदित (सैल्फप्रोपेल्ड) वाहन का गाड़ी के साथ जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी और प्रयोजन के लिए किया जाए ;
- (50) 'विशेष अनुदेश' का अभिप्राय विशेष मामलों या परिस्थितियों में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेशों से है ;
- (51) 'स्टेशन' का अभिप्राय रेल लाइन पर उग स्थान से है जहाँ यातायात का प्रबन्ध किया जाता है या जहाँ 'संचालन पद्धति' के अधीन 'प्रस्थान प्राधिकार' दिया जाता है ;
- (52) 'स्टेशन सीमा' का अभिप्राय रेल के ऐसे किसी स्थान से है जो किसी स्टेशन मास्टर के नियंत्रण में है और जो स्टेशन बाह्यतम (आउटर पोस्ट) सिगनलों के बीच स्थित है जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है ;
- (53) 'स्टेशन मास्टर' का अभिप्राय इप्टी पर तैनात ऐसे व्यक्ति से है जो उस समय स्टेशन में यातायात के संचालन के लिए जिम्मेदार है । इसके अन्तर्गत ऐसे अन्य व्यक्ति भी हैं जिनके स्वतंत्र भारसाधन (चार्ज) में उस समय, सिगनलों का प्रचालन है तथा जिन पर लागू संचालन पद्धति के अधीन, गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी है ;

(54) 'स्टेशन संरक्षण' का अभिप्राय स्टेशन सीमाओं के ऐसे संरक्षण है जो—

(1) विद्युत-संकेतों सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर—

(क) बाहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में, स्टेशन का दोनों दिशाओं में निकट (होम) सिगनल और अन्तिम रोक सिगनल (लास्ट स्टॉप सिगनल) के बीच का है, अथवा

(ख) एकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में—

(i) शॉटिंग, लिमिट बोर्डों या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनलों, यदि कोई हैं, के बीच का है ; अथवा

(ii) यदि शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनलों के बीच का है,

अथवा

(iii) यदि निकट (होम) सिगनल या शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो आग्रह्यतम सम्मुख (फोर्सिंग) काटों के बीच का है ;

(2) हस्तचालित बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाइंट सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर—

(क) दोहरी (डबल) लाइन व्यवस्था में—

(i) स्टेशन की दोनों ओर, बाह्यतम सम्मुख (फोर्सिंग) काटों और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है ; अथवा

(ii) स्टेशन की दोनों ओर, यदि ब्लाक संरक्षण लिमिट बोर्ड लगे हों, तो उनके और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल के बीच का है ; अथवा

(ख) एकहरी (सिंगल) लाइन व्यवस्था में—

i) शॉटिंग, लिमिट बोर्डों या यदि एडवांस्ड स्टार्टर (अग्रिम प्रस्थान) सिगनल हैं तो उनके बीच का है ; अथवा

(ii) यदि शॉटिंग लिमिट बोर्डों या एडवांस्ड स्टार्टर (अग्रिम प्रस्थान) सिगनल नहीं हैं तो बाह्यतम सम्मुख (फोर्सिंग) काटों के बीच का है ;

(55) "सहायक नियम" का अभिप्राय उस विशेष अनुबंध से है जो तत्संबंधी साधारण नियम का सहायक है तथा किसी साधारण नियम से विस्तार नहीं है ;

(56) "संचालन पद्धति" का अभिप्राय रेल के किन्हीं भाग पर गाड़ियों के संचालन के लिए तत्समय अपनाई गई पद्धति से है ;

(57) "ट्रेक सर्किट" का अभिप्राय विद्युत के उस परिपथ (सर्किट) से है जो रेल पथ के किसी भाग पर किसी वाहन की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है तथा रेल पथ की पट्टियाँ परिपथ (सर्किट) का अंग मानी जाती हैं ;

(58) "गाड़ी" का अभिप्राय वाहनों के साथ या उनके बिना कोई व्यक्ति अथवा ट्रेलर सहित या उनके बिना ऐसा स्वतंत्र चालित वाहन है, जिस रेल पथ में आगामी से आगामी आयात हो सकता है

(59) "परीक्षक" (ट्रेन एक्जामिनेर) का अभिप्राय रेल सेवकों से है जो गाड़ियों की परीक्षा करने और उन्हें प्रस्थान करने के लिए योग्यता प्राप्त है कि वे संरक्षण, पट्टियों के उपर्युक्त हैं और इसके अंतर्गत ऐसा कोई अन्य रेल सेवक भी है, जो उस समय गाड़ी परीक्षा की इच्छा कर रहा है,

(60) 'विश्वकेती सिगनल-व्यवस्था' (सिगनालिंग) का अभिप्राय उस सिगनल व्यवस्था से है जिसमें प्रत्येक सिगनल, किसी एक समय में, दो संकेतों में से कोई एक संकेत प्रदर्शित करता है ।

1.03 स्टेशन-वर्गीकरण—(1) इन नियमों के प्रयोजन के लिए, स्टेशन दो वर्गों में विभाजित किए जायेंगे—ब्लाक स्टेशन और ब्लाक रहित स्टेशन (नान ब्लाक स्टेशन) ।

(2) ब्लाक स्टेशन वे स्टेशन हैं जहाँ ड्राइवर को अपनी गाड़ी के साथ ब्लाक संरक्षण में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार, प्रस्थान अधिकार लेना आवश्यक है, और पूर्ण ब्लाक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियाँ हैं, अर्थात् :—

'ए' क्लास स्टेशन—जहाँ गाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक वह लाइन, जिस पर गाड़ी को जाना है, निकट (होम) सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ नहीं है ;

'बी' क्लास स्टेशन—जहाँ स्टेशन संरक्षण के अन्तर्गत् गाड़ी के प्रवेश के लिए लाइन साफ होने से पहले ही गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा सकता है ; तथा

'सी' क्लास स्टेशन—वे ब्लाक स्टेशन हैं जहाँ गाड़ी के लिए आगमन अनुमति तब तक नहीं दी जायगी, जब तक कि ठीक पहले-जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गयी है और वह चलती ही नहीं जा रही है । इनके अंतर्गत मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट भी है ।

(3) गैर ब्लाक (नान ब्लाक) स्टेशन या 'डी' क्लास स्टेशन गाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लाक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लाक संरक्षण की सीमा नहीं बनते ।

अध्याय 2

रेल सेवकों को सधारणतया लागू होने वाले नियम

2.01 नियमों को प्रति लेना—रेल प्रशासन—

(क) (1) प्रत्येक स्टेशन को,

(2) प्रत्येक इंजन शौड को, तथा

(3) ऐसे अन्य कार्यालयों को, जो वह निर्धारित करे, नियमों की एक प्रति देगा ;

(ख) प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे उक्त नियमों द्वारा कोई निश्चित जिम्मेदारी सौंपी गई है, इन नियमों या नियमों के, उसके कार्य से संबंधित, भाग की एक प्रति देगा ; तथा

(ग) किसी भी रेल सेवक को उक्त नियमों का या उसके कार्य से संबंधित उन भागों का अनुवाद देगा, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए गए हैं ।

2.02 नियमों की प्रति की देखभाल—प्रत्येक रेल सेवक, जिसे नियमों की प्रति दी गई है—

(क) ड्यूटी के समय उसे अपने पास सदा रखेगा,

(ख) उसमें सभी सुझाव समाविष्ट करना रहेगा,

(ग) अपने किसी भी वांछित अधिकारों को भाग पर उसे प्रस्तुत करेगा,

(घ) प्रत, खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से प्रति प्राप्त करेगा, तथा

यह सुनिश्चित करेगा कि उक्त नियमों के अंतर्गत सभी रेल सेवकों को प्रति प्राप्त की जाएगी और वे भी इस नियम के उपबन्धों का पालन करेंगे ।

2.03 नियमों की जानकारी—प्रत्येक रेल सेवक—

- (क) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से परिचित रहेगा, चाहे उसे नियमों की प्रति या उसकी ड्यूटी से संबंधित नियमों का अनुवाद दिया गया है अथवा नहीं, तथा रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है।
- (ख) यदि कोई परीक्षाएं निर्धारित की गई हैं तो वह उन्हें पास करेगा।
- (ग) स्वयं को आश्वस्त करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों ने खण्ड (क) और (ख) का अनुपालन किया है, और
- (घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझाएगा जो उन्हें लागू होते हैं।

2.04 नियम पालन में सहयोग—प्रत्येक रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी तथा अन्य संबंधित प्राधिकारी को करेगा।

2.05 अतिचार, नुकसान या हानि की रोकथाम—(1) प्रत्येक रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और रक्षा के लिए जिम्मेदार है जो उसके भार साधन (चार्ज) में है ;

(2) प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, अर्थात् :

- (क) रेल परिसरों में अतिचार,
- (ख) रेल सम्पत्ति की चोरी, नुकसान या हानि,
- (ग) स्वयं या अन्य लोगों की क्षति, और
- (घ) रेल परिसरों में आग लगना।

2.06 नियमों और आदेशों का पालन—प्रत्येक रेल सेवक निम्नलिखित का तत्परता से पालन करेगा, अर्थात् :—

- (क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों का, तथा
- (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों के सभी विधि-संगत आदेशों का।

2.07 ड्यूटी पर उपस्थिति प्रत्येक रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उतनी अवधि के लिए ड्यूटी पर उपस्थित रहेगा जो इस बात में रेल प्रशासन निश्चित करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहां भी उपस्थित होगा।

2.08 ड्यूटी से अनुपस्थिति—(1) कोई रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी को अपने ड्यूटी से अनुपस्थित होने के लिए सूचित नहीं होगा, अपनी उपस्थिति के लिए नियत घंटे में परिचय नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक से अपनी ड्यूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी ड्यूटी का भारसाधन (चार्ज) नहीं छोड़ेगा।

(2) यदि ड्यूटी करना हुआ कोई रेल सेवक बीमारी के आधार पर ड्यूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी ड्यूटी से नहीं हटेगा जब तक कि उस काम पर किसी सक्षम रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

2.09 मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं का सेवन—(1) ड्यूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक, चाहे वह गाड़ी के संचालन से सीधा संबंधित है या नहीं, नशे की अवस्था में या किसी ऐसी दशा में नहीं होगा जो कि

किसी प्रकार की मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुओं के सेवन से, ड्यूटी देने की उसकी क्षमता क्षीण हो जाती है।

(2) गाड़ी के संचालन से सीधा संबंध कोई भी रेल सेवक, अपनी ड्यूटी आरंभ करने से आठ घंटे के भीतर कोई मदिरा तथा अन्य नशीली, पीनक, बेहोशी, नींद लाने वाली या उत्तेजक दवाओं या उनसे बनी अन्य वस्तुएं नहीं लेगा या उनका प्रयोग नहीं करेगा या ड्यूटी पर ऐसे किसी पेय, औषधि या उनसे बनी हुई वस्तु का सेवन नहीं करेगा।

2.10 रेल सेवकों का आचरण—प्रत्येक रेल सेवक—

(क) ड्यूटी के समय बिल्वा व बर्बाद, यदि निर्धारित की गई है, पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा,

(ख) चुस्त, सभ्य और शिष्ट रहेगा,

(ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न स्वीकार करेगा,

(घ) जनता को हर प्रकार की उचित सहायता देगा और मही जान-कारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा, तथा

(ङ) पूछे जाने पर, बेहिवक अपना नाम और पदनाम बताएगा।

2.11 संरक्षक सुदृढ़ करने का कर्तव्य(1)—प्रत्येक रेल सेवक—

(क) जनता की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पूरा प्रयत्न करेगा,

(ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे रेल के सुरक्षित या उचित कार्यचालन पर असर पड़ता है, रिपोर्ट तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा, और

(ग) दुर्घटना अथवा अवरोध उत्पन्न होने पर तथा मांग को जाने पर सभी संभव सहायता देगा।

(2) यदि कोई रेल सेवक यह देखता है कि—

(क) कोई सिगनल खराब है,

(ख) रेल-पथ अथवा निर्माण के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी संभावना है ;

(ग) गाड़ी में कोई खराबी है, अथवा

(घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थिति है जिनके कारण गाड़ियों के नियंत्रण-परिचालन में अथवा जनता की संरक्षा में, कोई बाधा पड़ने की संभावना है

तो वह दुर्घटना रोकने के लिए उस परिस्थिति में तत्काल आवश्यक सभी कार्रवाई करेगा, और यदि आवश्यक है तो, यथासंभव शीघ्र साधनों द्वारा सब से समीप के स्टेशन मास्टर को उसकी सूचना देगा :

परन्तु यदि गाड़ी विभाजित हो गई हो तो वह रोक (स्टॉप) हैंड-सिगनल नहीं दिखाएगा, बल्कि बिल्वाकर, संकेत करके या अन्य दूसरे तरीकों से ड्राइवर या गाड़ी का ध्यान आकषिप्त करने का प्रयत्न करेगा।

अध्याय 3**सिगनल****क—साधारण उपयोग**

3.01 सिगनलों का साधारण उपयोग—इन नियमों में निर्धारित सिगनलों का उपयोग गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने के लिए उन

सभी वशाओं में किया जाएगा किमें अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अप-
वाह की अनुमति नहीं दी गई है।

3.02 सिग्नलों के प्रकार—गाड़ियों का संचालन नियंत्रित करने के
लिए प्रयोग होने वाले सिग्नल निम्नलिखित हैं, अर्थात् :—

- (क) स्थावर सिग्नल,
- (ख) हैंड सिग्नल,
- (ग) पटाखा सिग्नल, तथा
- (घ) मेहलाबी (फ्लेयर) सिग्नल

3.03 रात्रि सिग्नलों का दिन में प्रयोग—इन नियमों में, रात्रि में उप-
योग के लिए निर्धारित सिग्नलों का प्रयोग सुरंगों में और धुंध, कोहरे या तूफानी
मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, दिन के समय भी किया जायेगा।

3.04 सिग्नलों तथा सिग्नल भुजाओं का स्थापन, सिग्नल भुजाओं
की रेंजिंग—(1) स्थावर सिग्नल उनकी ओर आने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों
को स्पष्ट दिखाई देना चाहिए और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा
अपवाह प्राधिकृत नहीं किया गया है, तब तक उन्हें संबंधित लाइन के ठीक
बाईं ओर या ऊपर लगाया जाएगा।

(2) सेमाफोर सिग्नलों की भुजाएं इस प्रकार लगाई जाएंगी, कि वे
आने वाली गाड़ी के ड्राइवर की ओर से देखने पर, खम्भे के बाईं ओर
हों।

(3) (क) खण्ड (ख) और (ग) में असा उपबन्धित है उसके सिवाय,
सिग्नल भुजाओं के, उनसे नियंत्रित गाड़ियों के सम्मुख पड़ने
वाले भाग में उसी रंग का पेंट किया जाएगा, जिस रंग का,
उस सिग्नल की 'आन' अवस्था में प्रकाश रहता है और उस पर
एक सफेद धारी भी रहेगी और उसके पृष्ठ भाग पर सफेद
पेंट और काली धारी रहेगी। ये धारियां भुजा के अन्तिम बिन्दु
के समानान्तर होंगी।

(ख) यदि भुजा का रंग पीला है तो गाड़ियों के सम्मुख पड़ने वाले
उसके भाग में सफेद धारी के स्थान पर काली धारी होगी।

(ग) बुलावा (कॉलिंग-आन) सिग्नल की भुजाओं के राड़ी के सम्मुख
पड़ने वाले भाग पर सफेद पेंट और लाल धारी तथा पृष्ठ भाग
पर सफेद पेंट और काली धारी होंगी।

ब—स्थायी सिग्नलों का वर्णन

3.05 स्थावर सिग्नलों का प्रयोग—(1) यदि कोई अनुमोदित
विशेष अनुदेश नहीं है तो, सभी रेलों पर इन नियमों में निर्धारित स्थावर
सिग्नल लगाए जाएंगे।

(2) सेमाफोर सिग्नल के संकेत दिन में उसकी भुजा की स्थिति में
और रात्रि में एक बत्ती या बत्तियों द्वारा प्रदर्शित किए जाएंगे।

नोट: इस अध्याय में दिये गये चित्रों में, जो मापक्रम के अनुसार नहीं बने
हैं, सेमाफोर सिग्नल का दिन का संकेत भुजा की स्थिति के द्वारा और
रात्रि का संकेत, संबंधित सिग्नल के बाहिरी और बत्ती या बत्तियों
द्वारा दिखाया गया है।

(3) रंगीन बत्ती और स्थिति वाली बत्तियों सिग्नल के संकेत दिन और
रात्रि दोनों समय, एक से ही होंगे और वे स्थावर बत्ती या
बत्तियों द्वारा दिखाए जायेंगे।

(4) सेमाफोर सिग्नल की भुजा—

(क) द्विसंकेती सिग्नल व्यवस्था में, लोअर क्वाड्रेंट में काम करेंगी,
तथा

(ख) हस्तसंकेत बहु संकेती सिग्नल व्यवस्था में, अपर क्वाड्रेंट में
काम करेंगी।

(5) द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में सेमाफोर सिग्नल
की 'आफ' स्थिति की दिन में उसकी भुजा को क्षैतिज स्थिति
से नीचे की ओर 45° से 60° तक दिखाया जाएगा, और
बहु-संकेती अपर क्वाड्रेंट सिग्नल व्यवस्था में क्षैतिज स्थिति से
45° अथवा 90° ऊपर की ओर दिखाया जाएगा।

3.06 चेतावनी (वार्नर) सिग्नलों और उनके संकेतों का वर्णन—

(1) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिग्नल की भुजा के सिरे का
आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।

(2) चेतावनी (वार्नर) सिग्नल, ड्राइवर को यह चेतावनी देने के
के लिए होता है कि—

(क) आगे के ब्लॉक मेकन की क्या स्थिति है, या

(ख) वह 'रोक' (स्टॉप) सिग्नल के पास पहुंच रहा है।

(3) चेतावनी (वार्नर) सिग्नल निम्नलिखित किसी भी स्थान पर
लगाया जा सकता है, अर्थात् :—

(क) अलग एक खम्भे पर, जिसके 1.5 से 2 मीटर ऊपर रात्रि में
स्थावर हरी बत्ती जलती हो, या

(ख) उसी खम्भे पर, प्रथम रोक (स्टॉप) सिग्नल या अन्तिम रोक
सिग्नल (लास्ट स्टॉप सिग्नल) के नीचे।

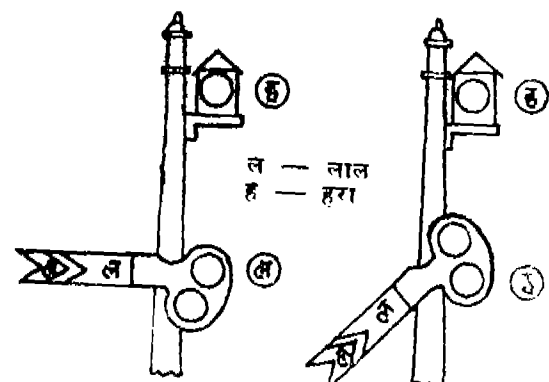
(4) यदि चेतावनी (वार्नर) सिग्नल उपनियम (3) के खण्ड
(ख) के अनुसार लगा है तो चेतावनी (वार्नर) सिग्नल की स्थावर हरी
बत्ती के स्थान पर रोक (स्टॉप) सिग्नल की परिवर्ती बत्ती होगी और
ऐसी यांत्रिक व्यवस्था की जाएगी कि जब तक उसके ऊपर का रोक (स्टॉप)
सिग्नल "आन" रहता है तब तक चेतावनी (वार्नर) सिग्नल "आफ"
नहीं किया जा सकेगा।

(3) सेमाफोर चेतावनी (वार्नर) सिग्नल के संकेत और निर्देश
नीचे दिखाए गए हैं :—

(क) द्विसंकेती सिग्नल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर चेतावनी (वार्नर)
सिग्नल एक खम्भे पर अकेला

"आन" स्थिति

"आफ" स्थिति



संकेत :

सतर्कता में आगे बढ़ो

आगे बढ़ो

निर्देश : सतर्कता से आगे बढ़ो और
अगले रोक (स्टॉप) सिग्नल पर
रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

(7) एक खम्भे पर प्रकेत, किसी रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत की पूर्व चेतावनी देने वाला, चेतावनी (वार्नर) सिगनल, जिसके ऊपर रात्रि के लिए एक स्थावर हरी बत्ती लगी है, उस रोक (स्टाप) सिगनल के पहले पर्याप्त दूरी पर स्थापित किया जाएगा।

परन्तु यदि ऐसा चेतावनी (वार्नर) सिगनल, फाटक रोक (स्टाप) सिगनल से सम्बन्धित है तो वह आगे बढ़े संकेत तक नहीं दिखाया जाय तक कि आगे वाले स्टेशन के प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल और फाटक रोक (स्टाप) सिगनल के बीच पर्याप्त दूरी नहीं है। ऐसी स्थिति में पर्याप्त दूरी कभी भी 1200 मीटर से कम नहीं होगी।

(8) जहां विशेष परिस्थितियों में अचल चेतावनी (वार्नर) सिगनल का प्रयोग उचित है, वहां वह 'आन' स्थिति में स्थिर किया जाएगा और निर्देशन के लिए न तो संयोजित किया जाएगा और न ही दोहराया जाएगा।

3.07 दूर (डिस्टेंट) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन

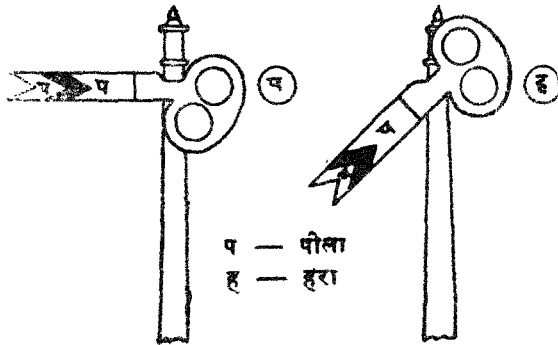
(1) सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल की भुजा के सिरे का आकार मछली की पूंछ जैसा होगा।

(2) लोअर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल

'आन' स्थिति

'आफ' स्थिति



संकेत :

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

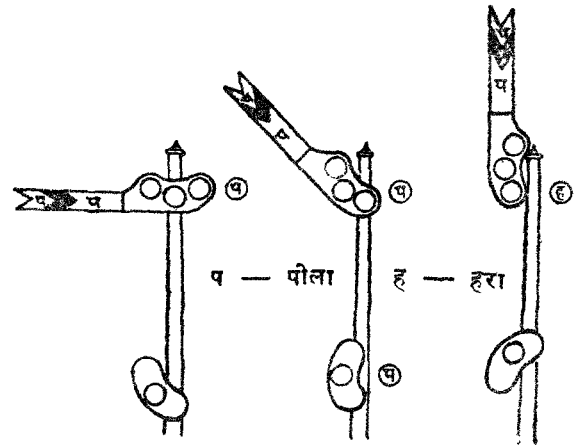
आगे बढ़ो

नोट :- यह सिगनल केवल संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल पद्धति में ही लगाया जाएगा।

866 GI/80-2

(3) अपर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर दूर (डिस्टेंट) सिगनल
'आन' स्थिति 'आफ' स्थिति



संकेत :

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रति-बन्धित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

आगे बढ़ो

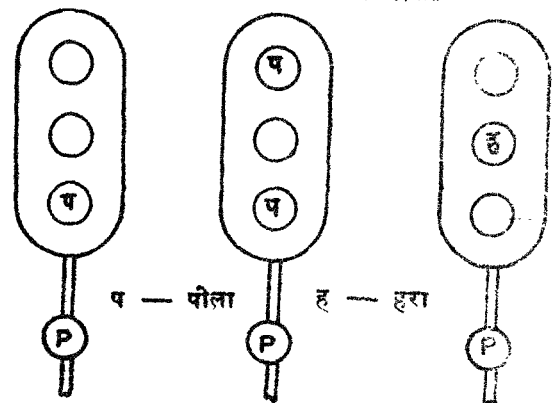
नोट :- यदि यह सिगनल रात्रि में 'सावधान' स्थिति दिखाता है तो दो पीली बतियों के बीच की दूरी 1.5 मीटर होगी।

(4) रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :-

बहु संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल

'आन' स्थिति

'आफ' स्थिति



संकेत :

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश :

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रति-बन्धित गति से पास करने को तैयार रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

आगे बढ़ो

(5) दूर (डिस्टेंट) सिगनल रोक (स्टाप) रथ के पहले पार्श्व की पर लगाया जाएगा जिसके संकेत की वह पूर्व चेतावनी देता है।

(6) जहाँ आवश्यक है, वहाँ एक से अधिक दूर (डिस्टेंट) सिगनल लगाये जा सकते हैं। ऐसी स्थिति में, सबसे बाहरी सिगनल, प्रथम रोक (स्टाप) सिगनल से पार्श्व दूरी पर लगाया जाएगा और वह दूर (डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा और दूसरा सिगनल अन्तर दूर (इनर डिस्टेंट) सिगनल कहलाएगा। दूर (डिस्टेंट) सिगनल केवल 'मावधान' अथवा 'आगे बढ़ो' संकेत दे सकने योग्य होगा।

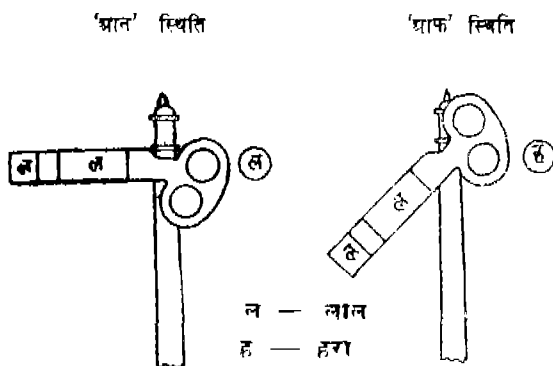
(7) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, रंगीन बत्ती दूर (डिस्टेंट) सिगनल पिछले स्टेशन के अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल के साथ अथवा समपार (लेवल क्रॉसिंग) की रक्षा करने वाले रोक (स्टाप) सिगनल के साथ लगाया जा सकता है। ऐसी अवस्था में रंगीनबत्ती दूर (डिस्टेंट) सिगनल में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि यह सिगनल रोक (स्टाप) संकेत से कम प्रतिबन्धक संकेत तब तक न दे सके जब तक कि अन्तिम रोक (लास्ट स्टाप) सिगनल के साथ लगे होने की दशा में अगले स्टेशन से 'लाइन क्लियर' नहीं ले लिया जाता और समपार (लेवल क्रॉसिंग) की रक्षा के लिए रोक (स्टाप) फाटक सिगनल के साथ लगे होने की दशा में, जब तक गाड़ियों के आने के लिए समपार (लेवल क्रॉसिंग) फाटक बन्द करके तामा नहीं लगा दिया जाता।

3.08 रोक (स्टाप) सिगनलों तथा उनके संकेतों का वर्णन

(1) सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल की धुजा का सिग्नल वर्णकार होता है।

(2) लाभर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल



संकेत:

रुको

आगे बढ़ो

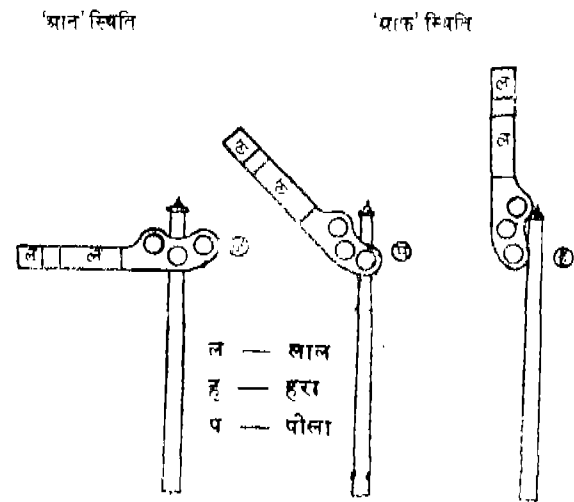
निर्देश:

एकदम रुक जाओ

आगे बढ़ो

(3) लाभर क्वाड्रेंट में काम करने वाले सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर रोक (स्टाप) सिगनल



संकेत:

रुको

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश:

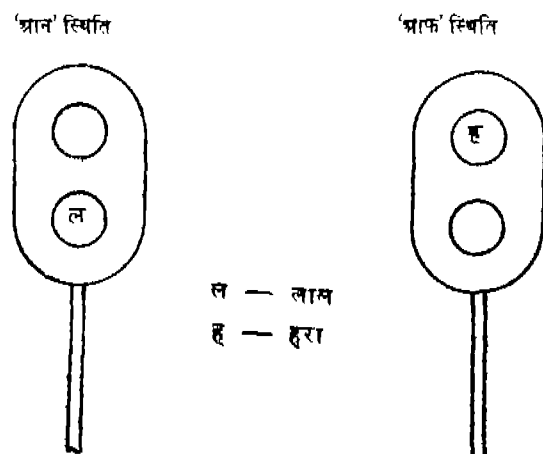
एकदम रुक जाओ

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो

आगे बढ़ो

(4) रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टाप) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती रोक (स्टाप) सिगनल



संकेत:

रुको

आगे बढ़ो

निर्देश :

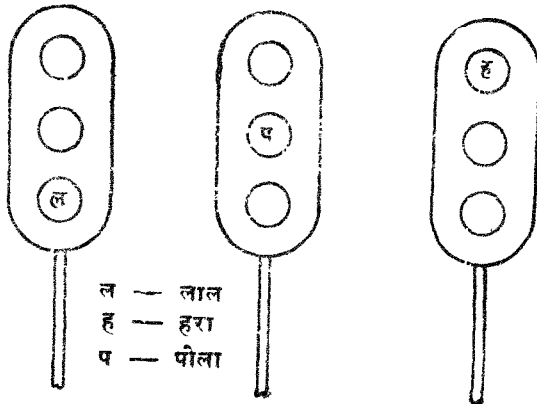
एकदम रुक जाओ

आगे बढ़ो

(ब) बहु (तीन) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल

‘आगे’ स्थिति

‘आफ’ स्थिति



संकेत:

रुको

सतर्क

आगे बढ़ो

निर्देश:

एकदम रुक जाओ

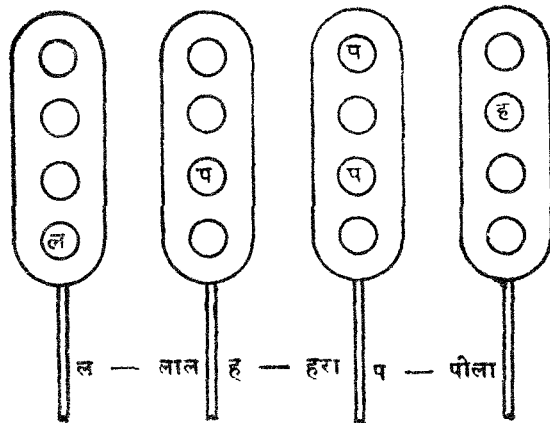
आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो

(ग) बहु (चार) संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाले रोक (स्टॉप) सिगनल

‘आगे’ स्थिति

‘आफ’ स्थिति



संकेत:

रुको

सतर्क

सावधान

आगे बढ़ो

निर्देश:

एकदम रुक जाओ

आगे बढ़ो और अगले रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहो।

आगे बढ़ो और अगले सिगनल को ऐसी प्रतिबन्धित गति से पार करने की तैयारी रहो जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए।

3.09. आने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रकार—(1) किसी स्टेशन पर पहुंचने वाली गाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल तीन प्रकार के होते हैं, अर्थात् बाहरी (आउटर), निकट (होम) और पथ (रूटिंग) सिगनल।

(2) यदि बाहरी (आउटर सिगनल लगा हुआ है तो वहां वह स्टेशन का पहला रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और उस स्थान से पर्यंत पूरी पर लगता है, जहां तक कि पिछले स्टेशन को लाइन क्लियर दे देने या उससे प्राप्त कर लेने के बाद भी लाइन को अवरोध किया जा सकता है।

(3) यदि बाहरी सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल स्टेशन का पहला रोक (स्टॉप) सिगनल होता है अगर बाहरी (आउटर) सिगनल लगे होने की दशा में वह स्टेशन का दूसरा रोक (स्टॉप) सिगनल हो जाता है इसे संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर स्थापित किया जाता है।

(4) पथ (रूटिंग) सिगनल का प्रयोग ड्राइवर को यह संकेत देने के लिए किया जाता है कि दो या अधिक भिन्न पथों में से कौन सा पथ उसके लिए नियत किया गया है। इसका प्रयोग तब होता है जब निकट (होम) सिगनल अपनी स्थिति के कारण, इस काम के लिए अनुविधाजनक है।

3.10. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार (1) स्टेशन से प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के नियंत्रण के लिए रोक (स्टॉप) सिगनल दो प्रकार के होते हैं, अर्थात् प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल।

(2) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए केवल एक ही प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो वह स्टेशन का अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल होता है और प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।

(3) यदि स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के मार्गदर्शन के लिए एक से अधिक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है तो सबसे बाहरी प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, स्टेशन का अन्तिम रोक (नॉस्ट स्टॉप) सिगनल होता है और अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल कहलाता है।

(4) यदि केवल एक ही प्रस्थान सिगनल लगा है तो प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल, ऐसे स्थान पर लगाया जाएगा जिसके आगे कोई गाड़ी तब तक नहीं जाएगी जब तक कि ड्राइवर की संचालन पद्धति के अनुसार अपेक्षित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता। यह सिगनल ऐसी जगहों को छोड़कर जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति दी गई है, संबंधित लाइन के सभी संयोजकों के बाहर लगाया जाएगा। इस सीमा से बाहर राइटिंग कार्य विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

(5) जहां अग्रिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टार्टर) सिगनल लगाया गया है वहां किसी लाइन से संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल इस प्रकार लगाया जाएगा कि वह किसी दूसरी परिचालित लाइन से संयोजित सर्व-प्रथम सम्मुख (फेमिंग) कांटो या उल्लंघन चिह्न (फाउलिंग मार्क) की रक्षा करे।

3.11. मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल—मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल वह निकट (होम) सिगनल है जो मध्यवर्ती ब्लॉक खंडों पर लगा होता है।

3.12. स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्रों में स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनलों के प्रकार—(1) स्वचालित (आटोमेटिक) ब्लॉक क्षेत्र में रोक (स्टॉप) सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल होते और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं, अर्थात्—

(क) स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल जो हस्तचालित पर निर्भर नहीं होता है, घटिक ग्राफी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल व्यवस्था के संकेतन में प्रवेश करने, उसमें होकर जाने और उसमें बाहर निकलने पर, स्वयं निर्धारित होता रहता है,

(ख) अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल, जिसका प्रचालन आवश्यकता-नुसार स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल अथवा हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में हो सकता है—

(i) जब अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तो वह आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल संकेतनों के धिरे होने पर यह स्वतः 'ग्रान' स्थिति में आ जाता है, किन्तु 'प्राफ' स्थिति में, हाथ द्वारा प्रचालित होने पर ही आ सकता है, परन्तु यह तब जब आगे वाले संर्घात स्वचालित ब्लॉक सिगनल संकेतन साफ है;

(ii) जब अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति काम करता है तब आगे वाले स्वचालित ब्लॉक सिगनल संकेतनों के धिरे होने पर यह स्वतः 'ग्रान' स्थिति में आ जाता है, किन्तु 'प्राफ' स्थिति में, हाथ द्वारा प्रचालित होने पर ही आ सकता है, परन्तु यह तब जब आगे वाले संर्घात स्वचालित ब्लॉक सिगनल संकेतन साफ है;

(iii) जब अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल, स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता है तो सिगनल के नीचे लगा हुआ 'ए' चिह्न (मार्कर) प्रज्वलित हो जाता है, यदि 'ए' चिह्न (मार्कर) बुझ जाता है तो सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में काम करता हुआ संपन्न आया; और

(ग) हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल जो हाथ से प्रचालित होता है, स्वचलन या अर्ध-स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल की भांति कार्य नहीं कर सकता।

(2) रंगीन बत्ती वाले स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में सिगनल नौन संकेतों अथवा चार संकेतों वाले होंगे।

3.13. बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल—(1) बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल एक सहायक सिगनल होता है जिसका 'ग्रान' स्थिति में कोई स्वतंत्र संकेत नहीं होता है और उसकी—

(क) एक छोटी वर्गाकार सिरें बार्मी सेमाफोर भुजा होगी, या

(ख) 'सी' चिह्न (मार्कर) लगी हुई एक छोटी रंगीन बत्ती होगी।

(2) यदि बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल लगाया जाता है तो वह आने वाली गाड़ी का नियंत्रण करने वाले रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जाएगा। अनुमोदित बिजलीय अनुदेशों के अनुसार बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल के सिवाय किसी भी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

(3) बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल, जब 'प्राफ' स्थिति में होता है तो गाड़ी के ड्राइवर को यह सूचित करना है कि वह, चाहे उसके ऊपर आया रोक (स्टॉप) सिगनल 'ग्रान' स्थिति में ही है, गाड़ी को रोकने के बाद गतकेता से उसे आगे बढ़ाए और साथ ही यह संकेत भी देता है कि उसे किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।

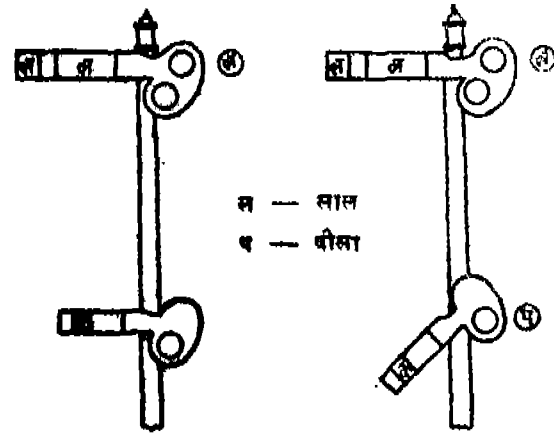
(4) बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल 'ग्रान' स्थिति में कोई रोकनी नहीं दिखाएगा।

(5) सेमाफोर बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं—

(क) द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल।

'ग्रान' स्थिति

'प्राफ' स्थिति



ड्राइवर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो।

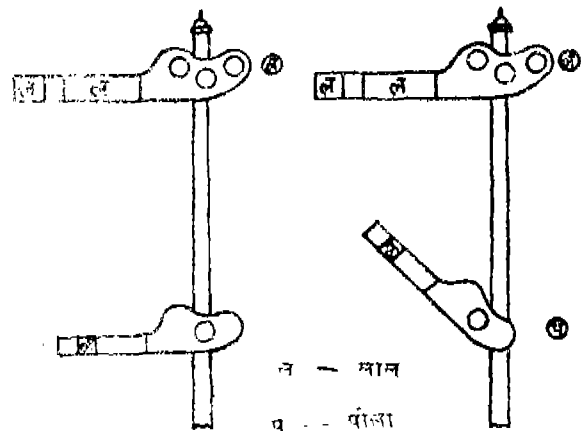
निर्देश:

रुको और तब सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

(ख) बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल

'ग्रान' स्थिति

'प्राफ' स्थिति



ड्राइवर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत: धीरे-धीरे आगे बढ़ो।

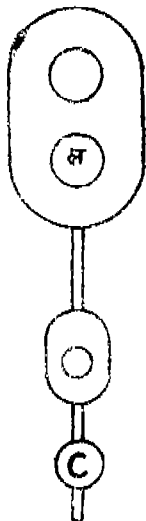
निर्देश:

रुको और तब सतर्कतापूर्वक गाड़ी आगे बढ़ाओ और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

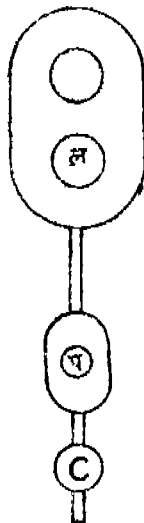
(6) रंगीन बत्ती वाले बुलावा (कालिंग-ध्वनि) सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

(क) विवर्तनकेन्द्र सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कालिंग-ध्वनि) सिगनल

‘ध्वनि’ स्थिति



‘आफ’ स्थिति



ल — लास
प — पीना

डाइवर रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत :

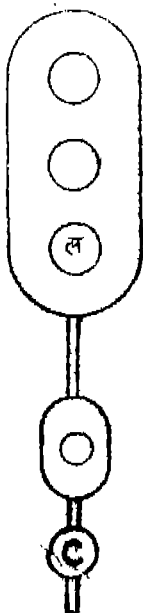
धीरे-धीरे धागे बढ़ें।

निर्देश :

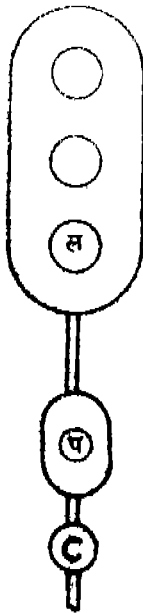
धको और तब सतर्कता से गाड़ी धागे बढ़ाओ और किसी भी अपरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

(ख) बहु (संकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में रंगीन बत्ती वाला बुलावा (कालिंग-ध्वनि) सिगनल

‘ध्वनि’ स्थिति



‘आफ’ स्थिति



ल — लास
प — पीना

(डाइवर रोक स्टॉप) सिगनल के संकेत का पालन करेगा।

संकेत :

धीरे-धीरे धागे बढ़ें।

निर्देश :

धको और तब सतर्कता से गाड़ी धागे बढ़ाओ और किसी भी अपरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहो।

3.14. शंट सिगनल (1) (क) शंट सिगनल एक सहायक सिगनल है और वह या तो—

(i) एक संकेत चकरी होती है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक लास धाती रहती है, या

(ii) एक स्थिति बत्ती सिगनल होता है।

(ख) विवेक धनुषियों के अधीन, शंट सिगनल एक छोटी सेवाकोर भूजा के रूप में दो सकता है।

(2) शंट सिगनल डाटिंग संभलन का नियंत्रण करते हैं।

(3) शंट सिगनल एक बम्बे पर धकेला अपवा स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल को छोड़कर किसी अन्य रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

(4) एक ही बम्बे पर एक से अधिक शंट सिगनल लगाए जा सकते हैं और इस प्रकार सगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बाई बाइन के लिए होगा और ऊपर से दूसरा शंट सिगनल बाएं से दूसरी लाइन के लिए होगा और इसी प्रकार अन्य सिगनल भी होंगे।

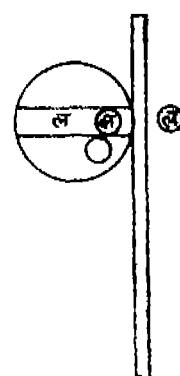
(5) यदि शंट सिगनल ‘आफ’ है तो वह डाइवर को डाटिंग काय के लिए सतर्कता पूर्वक धागे बढ़ने की धावा देता है, चाहे उसके ऊपर का रोक (स्टॉप) सिगनल, यदि कोई है, ‘ध्वनि’ ही है।

(6) यदि शंट सिगनल रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे लगा है तो ‘ध्वनि’ स्थिति में उसमें कोई रोकनी नहीं दिखाएगा।

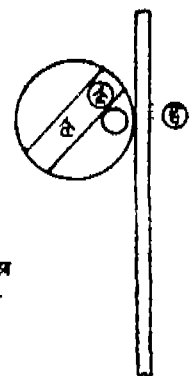
(7) यदि शंट सिगनल नहीं सगे हैं तो, डाटिंग के लिए हूँ सिगनलों का प्रयोग किया जा सकता है।

(8) चकरी वाले शंट सिगनलों के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गये हैं।

‘ध्वनि’ स्थिति



‘आफ’ स्थिति

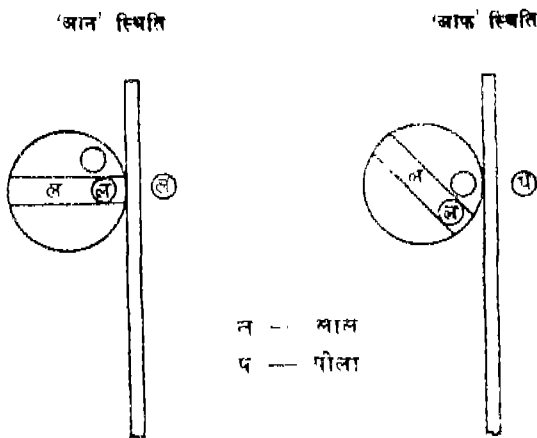


ल — लास
ह — हरा

एकधम तक गाड़ी

डाटिंग के लिए सतर्कता से धागे बढ़ें।

(अ) बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था क्षेत्र में चकरी वाला शंट सिग्नल



संकेत :

रको
निर्देश

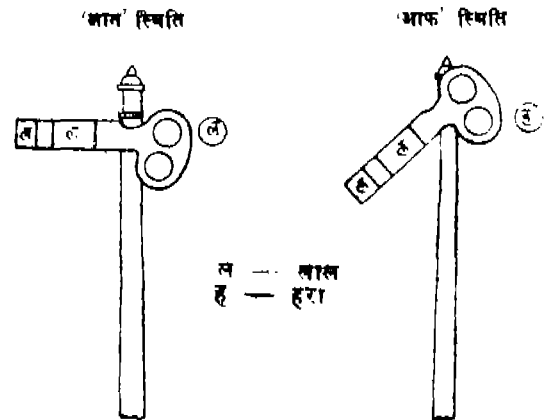
एकदम रुक जाओ

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शॉटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

(10) सेमाफोर भुजा वाले शंट सिग्नल के संकेत व धीरे निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

(क) द्विसंकेती सिग्नल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिग्नल



संकेत :

रको

निर्देश

एकदम रुक जाओ

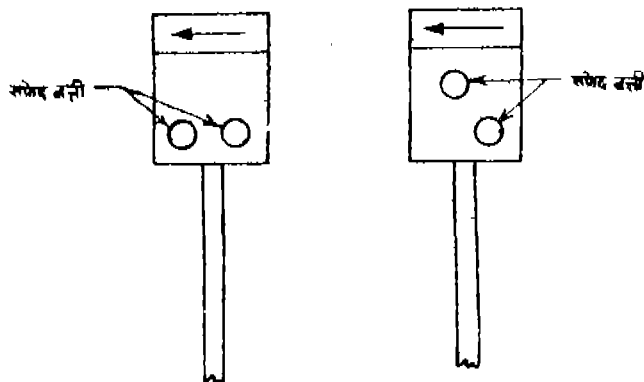
धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शॉटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो ।

(9) स्थिति बत्ती वाले शंट सिग्नल के संकेत धीरे निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

द्विसंकेती जबकि बहुसंकेती सिग्नल व्यवस्था क्षेत्र में स्थिति बत्ती वाला शंट सिग्नल

'आन' स्थिति 'आफ' स्थिति



संकेत :

रको

निर्देश

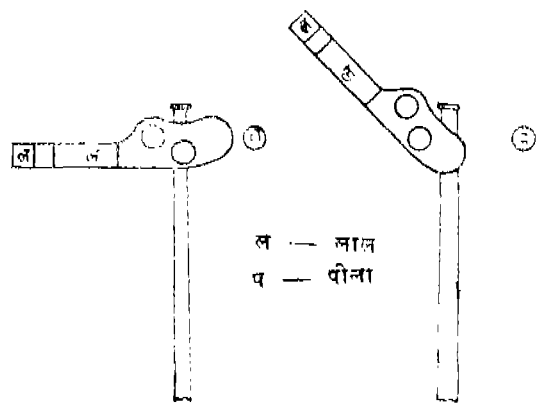
एकदम रुक जाओ

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शॉटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो ।

(ख) बहु-संकेती सिग्नल व्यवस्था क्षेत्र में छोटी सेमाफोर भुजा वाला शंट सिग्नल

'आन' स्थिति 'आफ' स्थिति



संकेत :

रको

संकेत :

एकदम रुक जाओ

धीरे-धीरे आगे बढ़ो

शॉटिंग के लिए सतर्कता से आगे बढ़ो

3.15. सहायक (को-एडिज) सिग्नल—(1) सहायक सिग्नल रोडर (बुलीकेट) सिग्नल होते हैं जो साधारण सिग्नलों के नीचे लगे होते हैं और ऐसे स्थानों पर लगाए जाते हैं जहाँ, सिग्नल के खम्भे की

ऊँचाई के कारण धक्का ऊपर की ओर या धक्का डकार के कारण, कुछ भुजा या बत्ती, ज़ाहिर के सिगनल तक पहुँचने तक, पूरे समय बने दिखाई नहीं देती है।

(2) सहकारी (को-ऑपरेटिव) सिगनल ऐसी ऊँचाई पर लगाए जाएंगे कि या तो मुख्य सिगनल की भुजा/बत्ती अथवा सहकारी सिगनल की भुजा/बत्ती सदैव दिखाई देती रहे।

3. 16. पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)।—(1) ग्रामे वाली गाड़ी के ड्राइवर को पहले जे ही, म्याचर सिगनल के संकेत दोहराने के लिए उस म्याचर सिगनल के पीछे लगाए गए सिगनल को पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) कहते हैं।

(2) पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) पर 'घात' चिह्न (मार्कर) लगा होगा और वह निम्नलिखित प्रकार का होगा, अर्थात् :—

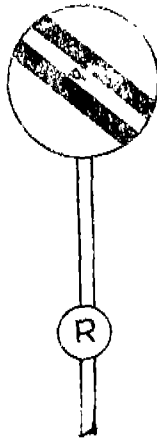
- (क) पताका (बैनर) के प्रकार का, या
- (ख) बर्गिकार सिरे वाली सेमाफोर भुजा, या
- (ग) रंगीन बत्ती वाला सिगनल।

(3) पताका (बैनर) के प्रकार के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में पताका (बैनर) के प्रकार का पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

'घात' स्थिति

'आफ' स्थिति



प — पीला

R

संकेत :

सिगनल 'घात'

सिगनल 'आफ'

निर्देश :

दोहराया गया सिगनल
'घात'

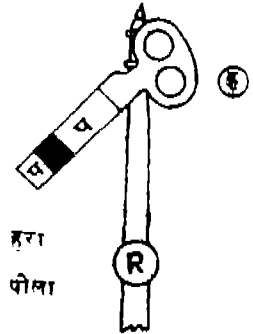
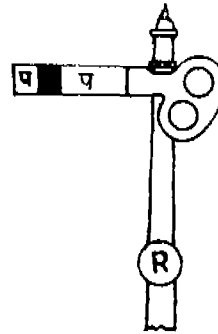
दोहराया गया सिगनल
'आफ'

(4) सेमाफोर भुजा के पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश संकेत नीचे दिखाए गए हैं :—

द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में सेमाफोर भुजा का पुनरावर्ती सिगनल (सिगनल रिपीटिंग)

'घात' स्थिति

'आफ' स्थिति



ह — हरा
प — पीला

संकेत :

सिगनल 'घात'

सिगनल 'आफ'

निर्देश :

दोहराया गया सिगनल
'घात' है

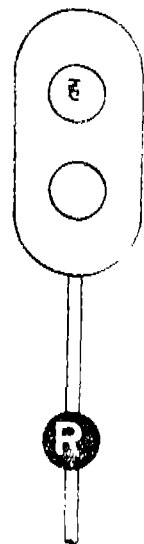
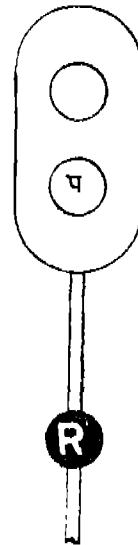
दोहराया गया सिगनल
'आफ' है।

(5) रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे दिखाए गए हैं :—

रंगीन बत्ती पुनरावर्ती सिगनल (रिपीटिंग सिगनल)

'घात' स्थिति

'आफ' स्थिति



ह — हरा
प — पीला

संकेत :

सिगनल 'घात'

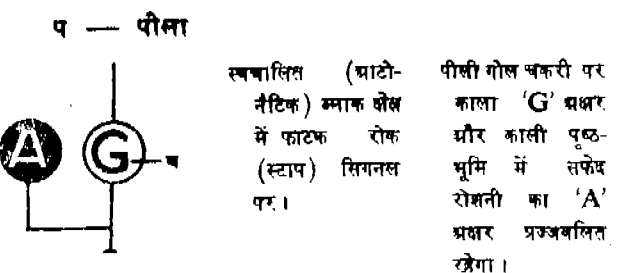
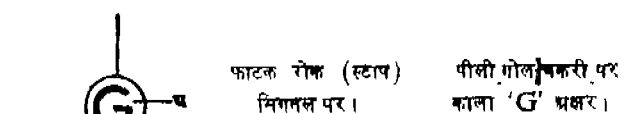
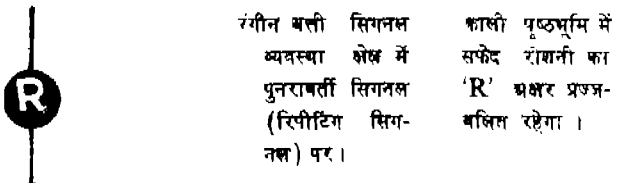
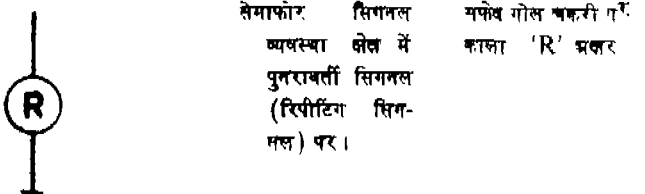
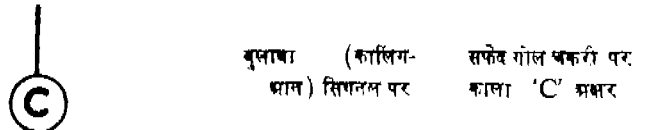
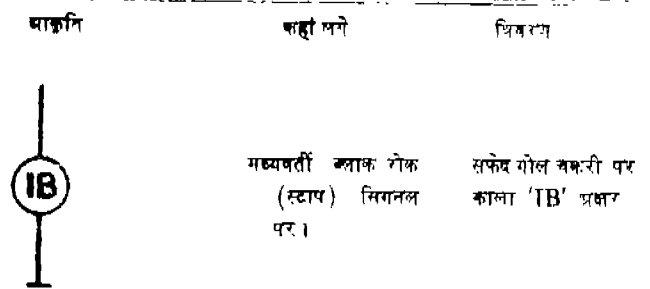
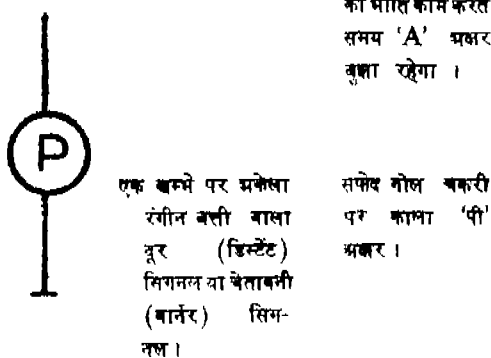
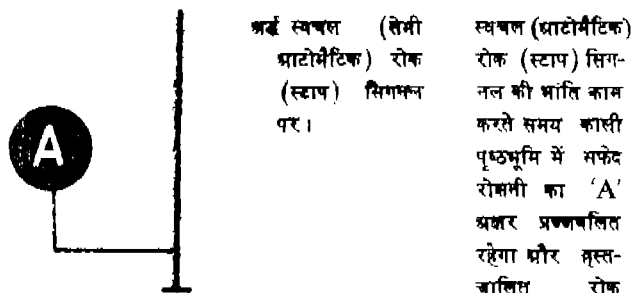
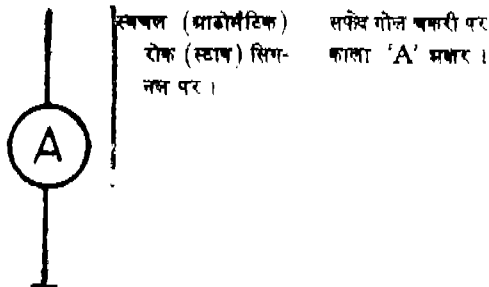
सिगनल 'आफ'

निर्देश :

दोहराया गया सिगनल 'घात' है। दोहराया गया सिगनल 'आफ' है।

3.17. सिगनलों के पहचान-चिह्न तथा निशान — (1) यदि आवश्यक है तो सिगनलों की पहचान, निर्धारित निशानों द्वारा की जाएगी। ये निशान नीचे बताए अनुसार सिगनलों के खम्भों पर और उनके सींच लगे होंगे।

आकृति कहां लगे विवरण

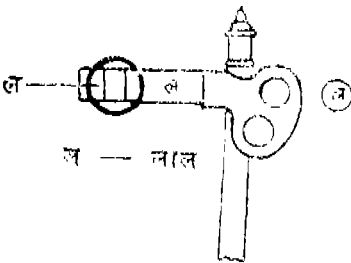
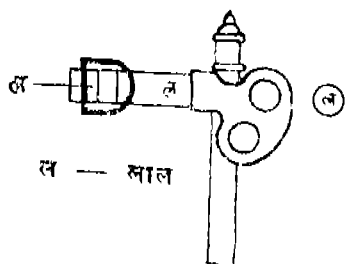


प — पीला

नोट:—जहां रंगीन बत्ती वाला दूर (डिस्टेंट) सिगनल, अस्थिर रोक (सास्ट स्टाप) सिगनल के साथ लगा है, पीला कि नियम 3.07 के उपनियम (7) के अन्तर्गत उपबन्धित है, वहां बिन्दु (मार्कर) की आवश्यकता नहीं रहेगी।

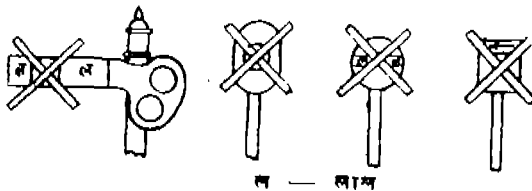
नोट:—जब फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द है और उस पर ताला लगा है, तभी प्रक्षर 'A' प्रकाशित होगा।

(2) यदि आवश्यक है तो सिगनल भुजाओं पर, पहचान के लिए नीचे लिखे अनुसार, निर्धारित चिन्ह लगाए जाएंगे :—

| भाकति | कहाँ लगे | विवरण |
|---|--|---------------------------------------|
|  | केबल माल गाड़ी की परिचालित लाइन के लिए आगमन रोक (स्टाप) सिगनल पर । | सेमाफोर भुजा पर एक काला रिंग (गाना) । |
|  | डाक प्लेटफार्म के आगमन रोक (स्टाप) सिगनल पर । | सेमाफोर भुजा पर काला 'D' प्रक्षर |

(3) अन्य पहचान चिन्ह रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से प्रयोग में लाए जा सकते हैं ।

3.18 प्रयोग में न आने वाले सिगनल—(1) यदि किसी स्थावर सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसकी पहचान के लिए उस पर दो क्रम पट्टियाँ बना दी जाएंगी और प्रत्येक पट्टी कम से कम 1 मीटर लंबी और 10 सेमी० चौड़ी होगी, जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया है :—



(2) यदि किसी सेमाफोर या बकरी सिगनल का प्रयोग नहीं हो रहा है तो उसे 'भ्रान' स्थिति में ही रखा जाएगा ।

(3) प्रयोग में न आने वाले सिगनलों में रोशनी नहीं की जाएगी ।

3.19 विपथम (डाइरेक्शन) जंक्शनों पर रोक (स्टाप) सिगनल लगाना—(1) यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो जहाँ दो या अधिक लाइनों में दिशाओं में जाती हैं वहाँ सिगनल कैकेट वाले खम्भे पर लगाए जाएंगे ।

(2) यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति दी गई है तो प्रत्येक सिगनलों के स्थान पर एक मार्ग संकेतक (रूट इंडिकेटर) की व्यवस्था की जा सकती है ।

3.20 अग्निसारी (कमर्शियल) जंक्शनों पर रोक (स्टाप) सिगनल लगाना—यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो दो या अधिक लाइनों के मिलने वाले स्थानों पर सिगनल प्रत्येक खम्भों पर लगाए जाएंगे । यदि सिगनलों की संख्या अधिक है तो वहाँ सिगनल कैकेट वाले खम्भे या सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाए जा सकते हैं ।

866 GI/80--3

3.21 कैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर सिगनल लगाना—यदि सिगनल किसी कैकेट वाले खम्भे, सिगनल पुल या गेन्टरी पर लगाए जाते हैं तो उन्हें :—

(क) इस प्रकार समूहबद्ध किया जाएगा कि हर एक परिचालित लाइन से संबंधित सिगनल आसानी से पहचाना जा सके और ये सिगनल संबंधित परिचालित लाइनों के पथासंभव ऊपर लगाए जाएंगे,

(ख) इस प्रकार लगाया जाएगा कि येन लाइन का सिगनल अन्य परिचालित लाइन प्रथम लाइनों से संबंधित सिगनल या सिगनलों से अधिक ऊँचा हो, तथा

(ग) इस क्रम से व्यवस्थित किया जाएगा कि सबसे बाईं ओर का सिगनल सबसे बाईं ओर की लाइन से और बाईं ओर से दूसरा सिगनल बाईं ओर की दूसरी लाइन से और अन्य सिगनल भी इसी प्रकार संबंधित होंगे ।

3.22 एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाना—(1) एक ही दिशा में चलने वाली गाड़ियों के लिए, चाहे वे एक ही लाइन या प्रत्येक प्रत्येक लाइनों पर हैं, निम्नलिखित व्यवस्थाओं को छोड़कर, एक खम्भे पर एक से अधिक सिगनल नहीं लगाए जाएंगे, अर्थात् :—

(क) जैसा कि इन नियमों द्वारा बुलावा (कालिंग आन), शॉटिंग, सहकारी (को-एक्टिंग) और चेतावनी (बार्नर) सिगनलों के लिए निर्धारित किया गया है, या

(ख) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन ।

(2) जहाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन एक ही खम्भे पर एक से अधिक सिगनल लगाए गए हैं वहाँ सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बाईं ओर को निकलने वाली लाइन के लिए और ऊपर से दूसरा सिगनल बाईं ओर से दूसरी लाइन के लिए तथा अन्य सिगनल भी इसी प्रकार होंगे ।

3.23 विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर)—यदि सिगनल के प्रचालन स्थान से किसी स्थावर सिगनल की भुजा और प्रकाश दिखाई नहीं पड़ता है तो वहाँ उनके संकेतों को दोहराने के लिये एक सक्षम विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) लगाया जाएगा ।

3.24 पीछे की बत्तियाँ—(1) ऐसे हर एक सेमाफोर या बकरी सिगनल में, जिसकी रोशनी सिगनल दिए जाने के स्थान से दिखाई नहीं पड़ती है, पीछे की एक बत्ती लगाई जाएगी जिससे यह पता चलता रहेगा कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं ।

(2) सिगनलों की 'भ्रान' स्थिति में, उनके पीछे एक छोटी सफेद रोशनी दिखाई देनी, और अन्य किसी स्थिति में कोई भी रोशनी नहीं दिखाई देनी ।

(3) यदि किसी सेमाफोर सिगनल के साथ स्थावर बत्ती का प्रयोग होना है तो उसमें एक पीछे की बत्ती रहेगी ।

(4) यदि सिगनल के प्रचालन स्थान पर यह बताने के लिए अन्य कोई व्यवस्था है कि सिगनल की बत्ती जल रही है या नहीं तो पीछे की बत्ती लगाना आवश्यक नहीं है ।

ग—सिगनलों के उपकरण

3.25 स्टेशनों पर स्थावर सिगनल लगाने की जिम्मेदारी—इस उप-अध्याय में निर्धारित स्थावर सिगनल नीचे लिखे स्टेशनों को छोड़कर हर स्टेशन पर लगाए जाएंगे :—

(क) वे स्टेशन जिनके बीच गाड़ियाँ 'केवल एक गाड़ी पद्धति' के अनुसार ही चलाई जाती हैं, और

(ख) वे स्टेशन जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन सिगनल लगाने से छूट मिली हुई है।

3.26 स्थावर सिगनलों को खालू करना—स्थायर सिगनल जब तक काम में नहीं लागू जाएंगे जब तक रेल सुरक्षा प्रायुक्त उन्हें गाड़ियों के निरापद संचालन के लिए उपयुक्त घोषित नहीं कर देता है।

3.27 हस्तचालित बहुसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर—प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् :—

(क) 'बी' क्लास स्टेशनों पर—एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल, तथा

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर—एक दूर (डिस्टेंट) और एक निकट (होम) सिगनल।

3.28 संशोधित लोभर क्वाड्रेंट सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर—संशोधित लोभर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था का प्रयोग केवल वहीं होगा जहाँ रेलवे बोर्ड ने विशेष आदेश द्वारा इसके लिए स्पष्ट मंजूरी दी है। प्रत्येक दिशा के लिए, स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् :—

(क) 'बी' क्लास स्टेशनों पर—एक दूर (डिस्टेंट), एक निकट (होम), मुख्य निकट (मेन होम) के नीचे एक चेतावनी (वार्नर), और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल।

(ख) 'सी' क्लास स्टेशनों पर—एक दूर (डिस्टेंट) और एक निकट (होम) सिगनल।

3.29 द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर—प्रत्येक दिशा के लिए स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कर नीचे लिखे अनुसार होगा, अर्थात् :—

(क) 'ए' क्लास स्टेशनों पर—एक चेतावनी (वार्नर), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल।

(ख) 'बी' क्लास स्टेशनों पर—एक बाहरी (आउटर) और एक निकट (होम) इकहरी लाइन (सिंगिल) सिगनल पर।

दोहरी (डबल) लाइन पर—एक बाहरी (आउटर), एक निकट (होम) और एक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तथा इकहरी (सिंगिल) और दोहरी (डबल), दोनों लाइनों पर, यदि गाड़ी बिना रुके 50 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक की गति से चलती है तो नियम 3.06 के अनुसार एक चेतावनी (वार्नर) सिगनल लगाया जायगा, और

(ग) 'सी' क्लास स्टेशनों पर—एक चेतावनी (वार्नर) और एक निकट (होम) सिगनल।

3.30 साधारणतया स्टेशनों पर अतिरिक्त स्थावर सिगनल लगाना—नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में सिगनल के निर्धारित न्यूनतम उपस्कर के अतिरिक्त, प्रत्येक स्टेशन पर गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक अन्य स्थावर सिगनल भी लगाए जाएंगे।

3.31 'डी' क्लास स्टेशनों पर सिगनल—'डी' क्लास स्टेशन पर गाड़ी को इस प्रकार रोक जा सकता है जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया जाए।

3.32 अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल, शॉटिंग लिमिट बोर्ड या ब्लाक सेक्शन बोर्ड लगाना—(1) यदि पूर्ण ब्लाक पद्धति में, इकहरी (सिंगिल) लाइन के किसी 'बी' क्लास स्टेशन पर बाह्यतम सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटे या निकट (होम) सिगनल के बाहर आने वाली गाड़ी की दिशा में नियम 8.09 के अधीन, विशेष अनुदेशों द्वारा अवरोध

करने की अनुमति दी जाती है, तो एक शॉटिंग लिमिट बोर्ड अथवा एक अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल उस बाह्यतम सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटे या निकट (होम) सिगनल से हत्ती शॉटिंग दूरी पर लगाया जाएगा जिसकी स्थानीय परिस्थितियों में आवश्यक है। परन्तु शॉटिंग लिमिट बोर्ड (जिस पर स्टेशन की ओर 'शॉटिंग लिमिट' शब्द लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) अथवा अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल तथा दूसरी ओर से प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बीच की दूरी किसी भी दशा में द्विसंकेती सिगनल क्षेत्र में 400 मीटर तथा बहु-संकेती या संशोधित लोभर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 180 मीटर से कम नहीं होगी। यह बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल उस स्थान का घोलक है जहाँ तक कि शॉटिंग करने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) पूर्ण ब्लाक पद्धति में दोहरी (डबल) लाइन के 'बी' क्लास स्टेशन पर, जहाँ बहु-संकेती या संशोधित लोभर क्वाड्रेंट सिगनल लगे हैं और जहाँ या तो कांटे नहीं हैं या गाड़ी आने वाली दिशा में सबसे बाहरी कांटे अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटे हैं, वहाँ एक ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड लगाया जाएगा (जिस पर स्टेशन की ओर 'ब्लाक सेक्शन लिमिट शब्द' लिखे होंगे तथा रात को इसकी स्थिति बताने के लिए दोनों दिशाओं में दिखने वाली सफेद रोशनी वाली बत्ती लगी होगी) यह बोर्ड निकट (होम) सिगनल से कम से कम 180 मीटर आगे लगाया जाएगा और यदि कोई बाह्यतम अनुमुख (ट्रेलिंग) कांटे हैं तो उनके उत्सर्जन बिन्दु (फाउलिंग मार्क) का बचाव करेगा। यह बोर्ड इन स्टेशनों पर ब्लाक सेक्शन की सीमा का सूचक होगा।

3.33 नियम 3.27, 3.28, 3.29 तथा 8.32 के अन्वय—नियम 3.27, 3.28, 3.29 और 3.32 में किसी बात के होते हुए भी,—

(क) यदि स्टेशन पर मेन लाइन से केवल एक ही संयोजक (कनेक्शन) है तो स्टेशन का कार्यचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायगा;

(ख) यदि किसी सेक्शन पर यातायात कम है और गाड़ियों की गति धीमी है तो वहाँ प्रत्येक स्टेशन पर प्रत्येक दिशा के लिए केवल एक ही रोक (स्टॉप) सिगनल लगाया जा सकता है। ऐसे स्टेशनों पर सिगनल बाह्यतम सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटों से पर्याप्त दूरी पर लगाए जाएंगे और गाड़ियों का संचालन अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार होना चाहिए; और

(ग) यदि किसी रेल (रेलवे) पर बहुत कम यातायात है, तो वहाँ सिगनलों के बिना भी काम चलाया जा सकता है और गाड़ियाँ अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

3.34 समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर स्थावर सिगनल—(1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा छूट नहीं दे दी गई है, तब तक समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर लाइन के आर पार बन्द होने वाले स्टेशन सिगनलों के साथ अन्तर्पक्षित (इन्टरलाकड) फाटकों को छोड़कर प्रत्येक ऐसे फाटक पर, पर्याप्त दूरी पर स्थावर सिगनल लगाए जाएंगे। फाटक सड़क यातायात के लिए खुले होने पर, ये सिगनल अप और डाउन, दोनों दिशाओं में, रुकने के संकेत देंगे।

(2) यदि विशेष अनुदेशों के अधीन कोई निषेध नहीं लगाया गया है, तो फाटक के रोक (स्टॉप) सिगनल पर 'G' का चिन्ह (मार्कर) लगाया जायगा।

3.35 स्टेशन के बाहरी साइडिंगों के कांटों की रक्षा तथा उनका प्रचालन—यदि मेन लाइन पर, किसी ऐसी जगह कांटे हैं, जो ब्लाक स्टेशन नहीं है, तो ऐसे कांटों की रक्षा और उनका प्रचालन, सिगनलों द्वारा या अन्यथा, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए, इस प्रकार किया जाएगा जैसा कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

घ—सिगनलों तथा कांटों का प्रचालन

3.36 साधारणतया स्थावर सिगनल—(1) हर स्थावर सिगनल इस प्रकार का होगा कि उसके किसी भाग या संयोजकों के खराब हो जाने पर, वह सिगनल अपने सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत पर रहे या उस पर लौटकर आ जाए।

(2) किसी गाड़ी को पाम करने के लिए 'प्राफ' किए गए सिगनल को, निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर, तब तक 'प्राप्त' नहीं किया जाएगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी गाड़ी, पाम नहीं हो जाती, अर्थात्:—

(क) प्राप्तावकाल में, अथवा

(ख) जहां सिगनल को स्वचाल रूप में 'प्राप्त' स्थिति में वापिस ले आने की व्यवस्था है, वहां सिगनल प्रचालन नियंत्रण को उसकी सामान्य स्थिति में तब तक वापिस नहीं किया जाएगा जब तक कि पूरी गाड़ी सिगनल से पाम नहीं हो जाती।

(3) स्टेशन सीमा के अन्तर स्टेशन मास्टर की और स्टेशन सीमा के बाहर उस सिगनल के प्रचालन के लिए स्वतंत्र रूप से उस समय प्रभारी व्यक्ति की अनुमति के बिना कोई भी स्थावर सिगनल 'प्राफ' नहीं किया जाएगा।

3.37 सिगनलों के स्वाभाविक संकेत—(1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचाल सिगनलों को छोड़कर, स्थावर सिगनल, अपनी सामान्य स्थिति में सदा सर्वाधिक प्रतिबंधित संकेत देंगे।

(2) स्वचाल रोक (स्टॉप) सिगनल का सामान्य संकेत 'घागे बड़ों' है। किन्तु जहां भगला सिगनल हस्तचालित है वहां सामान्यतः प्रवर्धित संकेत—'सतर्क' या 'सावधान' होगा।

3.38 गाड़ियों के चलन पर प्रभाव डालने वाले कांटे—स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के लिए तब तक सिगनल 'प्राफ' करने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि—

(क) सभी सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटे, जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार से बैठा कर उन पर ताले नहीं लगा दिए जाते,

(ख) वे सभी अनुमुख (ट्रेनिंग) कांटे जिन पर से गाड़ी पास होगी, ठीक प्रकार से बैठा नहीं दिए जाते, तथा

(ग) जिस लाइन पर से गाड़ी को पास होना है वह माफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है।

3.39 सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटों पर ताला लगाना—जब सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटे अन्तर्प्राप्त (इन्टरलाकड) या चाबी से ताला बंद होने वाले नहीं हैं तब किसी गाड़ी को पास करने के लिए उन्हें या तो क्लैम्प से या थू बोल्ट द्वारा कसकर उनमें साधारण ताला लगा दिया जाएगा। केबल कांटों को खोलने वाले लीवर पर ताला लगाना पर्याप्त नहीं है।

3.40 निकट (होम) सिगनल को 'प्राफ' करने की शर्तें—(1) यदि गाड़ी अन्तिम स्टेशन के अलावा और कहीं निकट (होम) सिगनल की ओर आ रही है, तो सिगनल को, गाड़ी निकट (होम) सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले, 'प्राफ' नहीं किया जाएगा, जब तक कि—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है, अथवा

(ख) एकहरी (सिंगल) लाइन पर, अनुमुख (ट्रेनिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के लिए नियत स्थान से आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।

(2) यदि गाड़ी को पहले निकट (होम) सिगनल के बाहर रोक लिया जाता है तो सिगनल को तभी 'प्राफ' किया जा सकता है, जब—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर, प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक लाइन साफ है, अथवा

(ख) एकहरी (सिंगल) लाइन पर, अनुमुख (ट्रेनिंग) कांटों तक, या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ी के रुकने के लिए नियत स्थान तक लाइन साफ है।

(3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी किसी भी दशा में—

(क) द्विसंकेती लोअर क्वाड्रेंट या द्विसंकेती रंगीन बत्ती वाले सिगनलों के स्टेशनों पर, 180 मीटर से कम नहीं होगी, अथवा

(ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल के स्टेशनों पर, 120 मीटर से कम नहीं होगी।

(4) यदि जिस लाइन पर गाड़ी आने वाली है उसके लिए अनुमोदित डिजाइन का सैण्ड हम्प है या अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन द्विसंकेती स्विच की व्यवस्था है तो वे उपनियम (3) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी के कारगर एजेंसी माने जाएंगे।

3.41 बाहरी (आउटर) सिगनल को 'प्राफ' करने की शर्तें—

(1) यदि गाड़ी अन्तिम स्टेशन के अलावा किसी दूसरे स्टेशन के बाहरी (आउटर) सिगनल की ओर आ रही है, तो गाड़ी सिगनल के बाहर खड़ी करने से पहले सिगनल को 'प्राफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि वह लाइन जिस पर स्टेशन के अन्तर गाड़ी लेनी है, नीचे लिखे अनुसार साफ नहीं है—

(क) दोहरी (डबल) लाइन पर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, तथा

(ख) एकहरी (सिंगल) लाइन पर, प्रथम सम्मुख (फॉर्सिंग) कांटों से आगे पर्याप्त दूरी तक।

(2) यदि गाड़ी को बाहरी (आउटर) सिगनल के बाहर रोक लिया गया है तो सिगनल तब तक 'प्राफ' नहीं किया जाएगा, जब तक प्रथम सम्मुख कांटों (फॉर्सिंग पाइंट्स) तक या जिस स्टेशन पर सम्मुख कांटे (फॉर्सिंग पाइंट्स) नहीं हैं, वहां निकट (होम) सिगनल तक लाइन साफ नहीं है।

3.42 अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'प्राफ' करने की शर्तें—किसी गाड़ी के लिए अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल या मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'प्राफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि भगले ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिले जाय।

3.43 चेतावनी (वार्नर) सिगनल को 'प्राफ' करने की शर्तें—चेतावनी (वार्नर) सिगनल किसी ऐसी गाड़ी के लिए 'प्राफ' नहीं किया जाएगा जिसका स्टेशन पर रुकना निर्धारित है या जिसे अनियमित रूप से रोका जाना है।

3.44 फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ब्राफ' करने की शर्तें—
फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को तब तक 'ब्राफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि संबंधित समपार (लेबिल क्रॉसिंग) अवरोध रहित नहीं हो जाता है/जाते हैं और ऐसे समपार (लेबिल क्रॉसिंग) या क्रॉसिंगों के फाटक सड़क यातायात के लिए बंद करके उनमें ताजे नहीं लगा दिए जाते। जहाँ फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल स्टेशन के सिगनलों के साथ अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) हैं वहाँ उनका प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

3.45 बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल को 'ब्राफ' करने की शर्तें—
बुलावा (कालिंग-ग्रान) सिगनल तब तक 'ब्राफ' नहीं किया जाएगा जब तक गाड़ी उस रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी नहीं कर दी जाती जिसके नीचे वह बुलावा सिगनल (कालिंग-ग्रान) लगा है।

3.46 शंटिंग के लिए स्थावर सिगनलों का प्रयोग—(1) शंटिंग के लिए स्टेशन के बाहरी (आउटर), निकट (होम) और अन्तिम रोक (लास्ट स्टॉप) सिगनल 'ब्राफ' नहीं किए जाएंगे।

(2) जिन स्टेशनों पर अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल लगे हैं, उन पर शंटिंग के लिए प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनलों को 'ब्राफ' किया जा सकता है। यदि इसमें अन्तर्पाशित (इन्टरलाकिंग) द्वारा कोई रुकावट होती है और जहाँ शंटिंग सिगनल नहीं लगे हैं, वहाँ हंड सिगनलों को प्रयोग किया जाएगा।

3.47 एक ही समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल 'ब्राफ' करना—उन स्टेशनों को छोड़कर जहाँ विशेष अनुदेशों के अधीन अन्तर्पाशित (इन्टरलाकिंग) या यादों की बनावट के कारण कोई प्रतिकूल कार्यविधि निरापेक्ष है, जब दो या दो से अधिक गाड़ियाँ एक साथ किसी ओर से आ रही हैं, तो केवल एक ही गाड़ी के लिए सिगनल 'ब्राफ' किए जाएंगे और दूसरे आवश्यक सिगनल तब तक 'ग्रान' रखे जाएंगे जब तक कि वह गाड़ी जिसके लिए सिगनल 'ब्राफ' किए गए हैं, आकर स्टेशन पर खड़ी नहीं हो जाती या स्टेशन से निकल नहीं जाती और उस गाड़ी के लिए 'ब्राफ' किए गए सिगनल फिर से 'ग्रान' नहीं कर दिए जाते।

3.48 द्विसंकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर गाड़ियों को अनियमित रूप में (आउट ब्राफ कोर्स) रोकना—द्विसंकेती सिगनल वाले स्टेशनों पर जब किसी ऐसी गाड़ी को, जो बिना रुके वहाँ से पास होनी है, अनियमित रूप में रोका जाता है तो उसे स्टेशन पर तब तक नहीं आने दिया जाएगा जब तक कि ऐसे स्टेशनों पर जहाँ—

(क) चालू चेतावनी (बकिंग बार्नर) सिगनल लगे हैं किन्तु प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल नहीं लगे हैं, चालू चेतावनी (बकिंग बार्नर) सिगनल 'ग्रान' नहीं कर दिया जाता।

(ख) प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल लगे हैं किन्तु चालू चेतावनी (बकिंग बार्नर) सिगनल नहीं लगे हैं, संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'ग्रान' नहीं कर दिया जाता।

(ग) चालू चेतावनी (बकिंग बार्नर) और प्रस्थान (स्टार्टर) दोनों ही सिगनल लगे हैं, दोनों सिगनल 'ग्रान' नहीं कर दिए जाते, और

(घ) न तो चालू चेतावनी (बकिंग बार्नर) सिगनल है और न प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल है, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल 'ग्रान' रख कर गाड़ी को उसके बाहर खड़ा नहीं कर दिया जाता।

3.49 सिगनल बलियों को देखभाल और उन्हें जलाना—(1) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर स्थावर सिगनलों, संकेतकों और शंटिंग लिमिट बोर्डों, ब्लाक सेक्शन, लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे सब बोर्डों की बलियाँ सूर्यास्त के समय जलाई जाएँ और सूर्योदय तक अथवा उसके पहले या बाद तक, जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए, न बसाई जाएँ।

(2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा, अर्थात् :—

(क) प्रवेश प्रकाशित सिगनल को,

(ख) रंगीन बत्ती सिगनल और स्थिति बत्ती सिगनल को जो दिन-रात प्रकाशित रखे जाएंगे, तथा

(ग) ऐसे सेक्शन को जहाँ रात में कोई गाड़ी चलने का कार्यक्रम नहीं है।

(3) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि स्थावर सिगनल, संकेतक और शंटिंग लिमिट बोर्ड, ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड और रोक (स्टॉप) बोर्ड जैसे बोर्डों की बलियाँ जलाने पर तेज रोशनी देती रहें और बलियों के लैंसों और शीशों की भली प्रकार सफाई की जाए और पीछे की बलियाँ स्पष्ट दिखाई दें।

(4) जब कभी राज्जि के सिगनलों का प्रयोग हो, तो स्टेशन मास्टर तब तक (लाइन क्लियर) नहीं देगा जब तक कि वह या तो स्वयं या विशेष अनुदेशों के अनुसार निर्धारित रीति से प्राथम्यता नहीं हो जाता कि उसके स्टेशन के स्थावर सिगनलों की ग्राने वाली गाड़ी से संबंधित बलियाँ यदि वे प्रवेश प्रकाशित नहीं हैं, जल रही हैं। यदि सिगनल की बलियाँ जलती हुई नहीं रह सकती हैं तो वह (लाइन क्लियर) देने से पहले, नियम 3.68 से 3.72 तक में निर्धारित कार्यविधि का अनुसरण करेगा।

(5) सेमाफोर सिगनल या संकेतक बत्ती को जलाने से पहले, इसे जलाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक, लैंसों और शीशों का निरीक्षण करेगा। यदि वह लाल गोलाकार शीशा (राउन्डेल) को टूटा या चटका हुआ अथवा गायब पाता है तो वह बत्ती नहीं जलाएगा और फौरन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा और स्टेशन मास्टर ऐसे सिगनल को खराब हुआ मानेगा।

(6) सिगनलों का प्रभारी (इंचार्ज) प्रत्येक रेल सेवक, यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनलों के लैम्प फोकस करने, साफ करने, काट कर बत्ती बराबर करने में अधिक से अधिक सावधानी बरती जाए।

3.50 ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैंच साइडिंग—स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी ट्रेप, स्लिप साइडिंग और कैंच साइडिंगों के कांटे तथा अन्य कांटे उन परिस्थितियों को छोड़कर जब उन्हें पृथक्करण (साइडोलेशन) के लिए खुला रखना आवश्यक है, उस लाइन के विमुख रीट रहें जिसको उन्हें पृथक् करना है।

3.51 कांटे—(1) अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत परिस्थितियों में अर्थात्, सभी कांटे सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।

(2) विशेष अनुदेशों में वर्णित स्थितियों के सिवाय, कांटों और सिगनल से संबंधित इयूटी पर तैनात कोई भी रेल सेवक उन कांटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को छोड़कर नहीं जाएगा।

(3) स्टेशन मास्टर को पूर्व अनुमति के बिना कोई भी रेल सेवक परम्पत करने या किसी अन्य उद्देश्य से किसी भी कांटे, सिगनल या उसकी फिटिंग, सिगनल के तार या किसी अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) या ब्लाक वियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

ह—हैंड सिग्नल

3.52. हैंड सिग्नलों का प्रदर्शन—(1) सभी हैंड सिग्नल इन नियमों में निर्धारित रूप में, दिन के समय झंडी या हाथ दिखाकर और रात के समय बत्ती दिखाकर दिए जाएंगे।

(2) सामान्यतः दिन में हैंड सिग्नल के रूप में झंडी या झंडियों का प्रयोग किया जाएगा। हाथों का प्रयोग केवल आपात स्थिति में ही, जबकि झंडियाँ उपलब्ध नहीं हैं, किया जाएगा।

(3) सामान्यतः रात में हैंड सिग्नल लाल या हरी बत्ती दिखाकर ही दिया जाएगा। लाल बत्ती उपलब्ध न होने पर ही सफेद बत्ती को नेजी में हिलाकर उसका प्रयोग रोक (स्टॉप) सिग्नल के रूप में किया जाएगा।

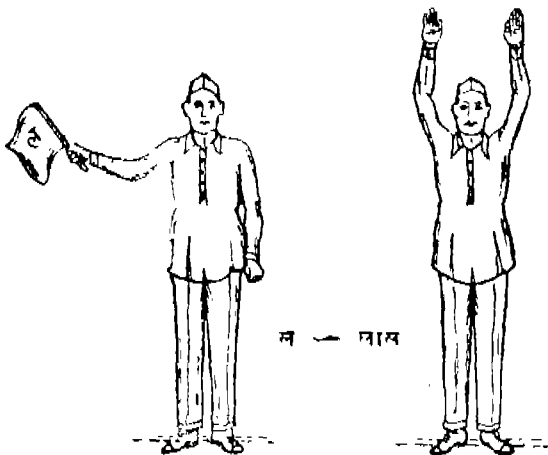
3.53. रोक (स्टॉप) हैंड सिग्नल—

संकेत :

'एकदम रुक जाओ'

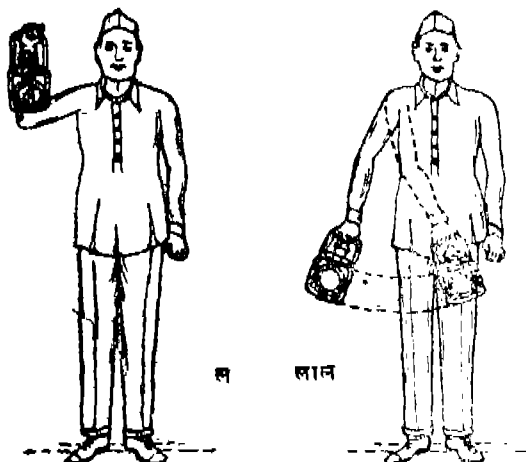
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, लाल झंडी दिखाना या दोनों भुजाओं को सिर के ऊपर उठाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में लाल बत्ती दिखाना या सिग्नल दिखाने वाले व्यक्ति द्वारा अपने शरीर के सामने सम-स्तर पर बायें से बायें और बायें से बायें नेजी में सफेद बत्ती हिलाना



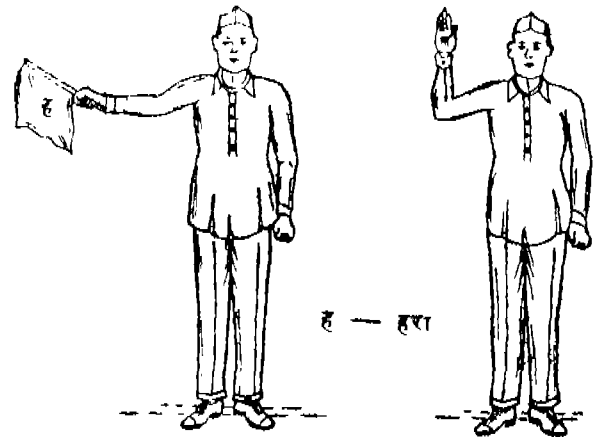
3.54. 'भाग बड़ो' हैंड सिग्नल

संकेत :

भाग बड़ो

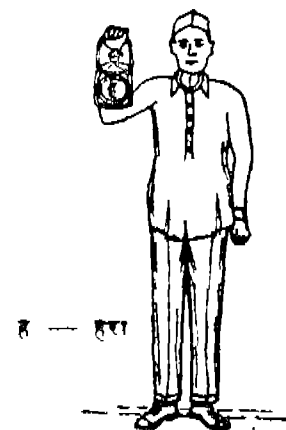
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को हाथ में स्थिर पकड़ना या अपनी एक भुजा को स्थिर रखना :—



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को हाथ में स्थिर रखना।



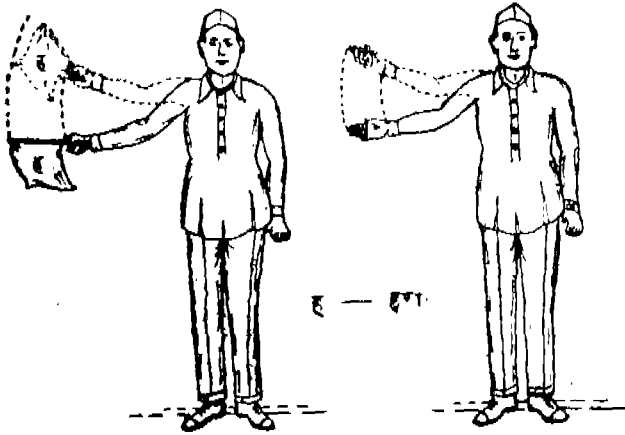
3.55 'सतर्कता से आगे बढ़ो' हैंड सिग्नल—

संकेत :

'धीरे-धीरे आगे बढ़ो और यदि सिग्नल हिलाने की गति कमजोर कम होती जाती है तो अपनी गति को भी कम करते जाओ।

बिज में प्रदर्शन बिधि :

बिज में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी को ऊपर-नीचे हिलाना या उसी प्रकार एक झुजा को हिलाना ।



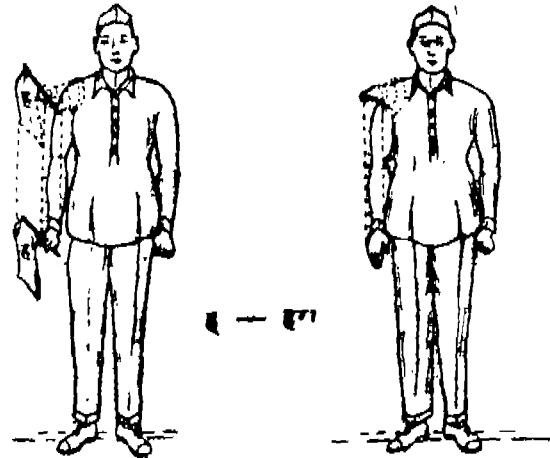
3.56. शटिंग के लिए हैंड सिगनल—(रोक (स्टाप) हैंड सिगनल के प्रतिरिक्त, शटिंग कार्य के लिए निम्नलिखित हैंड सिगनलों का प्रयोग किया जाएगा, अर्थात् :—

(क) संकेत :

‘सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ’

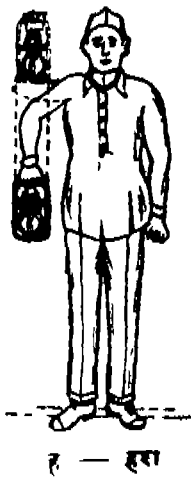
बिज में प्रदर्शन बिधि :

नीचे बिज में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी या झुजा को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना ।



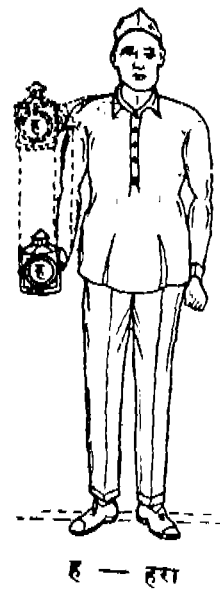
राशि में प्रदर्शन बिधि :

नीचे बिज में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को ऊपर-नीचे हिलाना ।



राशि में प्रदर्शन बिधि :

नीचे बिज में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना ।



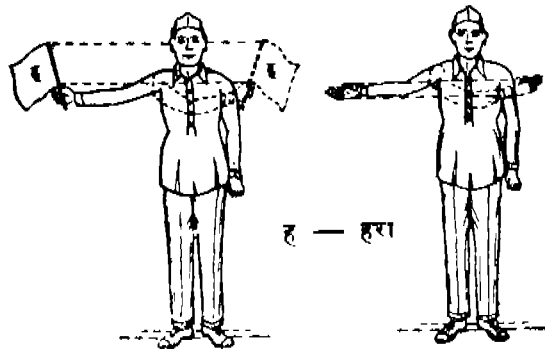
नोट :—यदि गति को धीरे भी कम करना है तो यह सिगनल अधिकधिक कम गति से दिया जाएगा और यदि गाड़ी रोकनी है तो ‘रोक’ (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा ।

(ख) संकेत :

‘सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो’

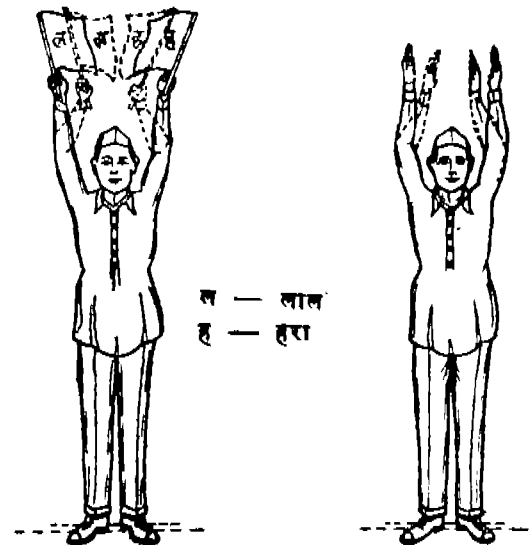
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी झंडी या झुजा को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना :



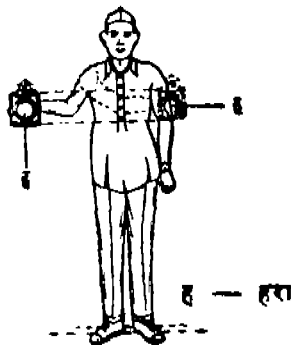
दिन में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी और लाल झंडी को या दोनों हाथों को सिर से ऊपर उठाना और एक दूसरे के पास ओर दूर ले जाना ;



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना :



रात्रि में प्रदर्शन विधि :

नीचे चित्र में दिखाए गए रूप में, हरी बत्ती को सिर से ऊपर उठाना और कलाई को मोड़ते हुए हिलाना :



नोट :— 'सिग्नल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ' और 'सिग्नल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो' के लिए हैंड सिग्नल अधिकतम कम गति से दिखाए जाएंगे जब तक कि, यदि रोकना हो तो 'रोक' (स्टॉप) हैंड सिग्नल नहीं दे दिया जाता ।

(क) संकेत :

'गाड़ी जोड़ने (कपलिंग) के लिए
धीरे बढ़ो'

3. 57. रोक बत्ताकाई (थीवर ब्लेक) — रोक बत्ताकाई एक अत्यंत आवश्यक स्थिति संकेत सिग्नल है । यह लाल कपड़े का बना हुआ होता है जिसके

दोनों किनारों पर बंधे लगे रहते हैं और संबंधित लाइन के आर-पार फैला दिया जाता है।

3.58. हैड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना—(1) गाड़ियों के संचालन, बंटिंग कार्य, संस्थापनों की देखभाल और गाड़ियों की संरक्षा संबंधी किसी प्रकार के निर्माण कार्य से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को—

(क) हैड सिगनलों की सही जानकारी होगी, तथा

(ख) उसके पास इप्टी के समय अपेक्षित हैड सिगनल होंगे और वह उन्हें अच्छी आँखों आँखों में और पुराने प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(2) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि हैड सिगनलों का प्रयोग करने वाले उसके अधीन सब कर्मचारियों को हैड सिगनल देने के लिए सभी आवश्यक साज-सामान पर्याप्त मात्रा में मिले हैं और उन्हें उनके सही प्रयोग की जानकारी है।

(3) दिन में हैड सिगनल देने के लिए अपेक्षित साज-सामान एक साल और एक हरी बत्ती होंगे तथा रात्रि में बाल, हरा और सफेद प्रकाश दे सकने वाली एक हाथ बत्ती होगी।

(4) प्रत्येक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन पर हैड सिगनल देने के लिए सभी अपेक्षित साज-सामान पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध हैं।

क. पटाखा सिगनल

3.59. पटाखा सिगनलों का वर्णन—पटाखा सिगनल जिन्हें पटाखा या कुहासा (फाग) सिगनल भी कहते हैं, वे उपकरण हैं जो रेल की पटरियों पर लगाए जाते हैं और जब इंजन या कोई अन्य वाहन उन पर से गुजरता है तो वे जोर के धमाके के साथ फटकर झाड़वर का ध्यान आकर्षित करते हैं।

3.60. पटाखों के प्रयोग की विधि—(1) पटाखे को प्रयोग करने के लिए उसे पटरी पर इस प्रकार रखा जाएगा कि उसका लेवण या छाप ऊपर की ओर रहे और उसकी पतियाँ रेल की पटरी के शीर्ष भाग में लपेट कर उसे जमा दिया जाए।

(2) मिश्रित गेज पर पटाखे उस पटरी पर, जो दोनों गेजों में प्रयोग होती है या प्रत्येक गेज की एक-एक पटरी पर, रखे जाएंगे।

3.61. धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, स्पष्ट दिखाई नहीं देता है पटाखे रखना—(1) धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है और आने वाली गाड़ी के झाड़वर को किसी सिगनल के स्थान की सूचना देना आवश्यक है तो स्टेशन मास्टर द्वारा इस कार्य के लिए नियुक्त रेल सेवक, संबंधित सिगनल या सिगनलों से कम से कम 270 मीटर बाहर लाइन पर दो पटाखे एक दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर रखेगा।

(2) (क) स्टेशन मास्टर उपनियम (1) के उपबन्धों का पालन, स्वविकल्पानुसार कर सकता है, किन्तु यदि किसी भी कारण-वश कम से कम 180 मीटर की दूरी से या रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट रूप में मंजूर की गई उससे कम दूरी से दृश्यता परीक्षा के लिए निर्धारित वस्तु को न देख पाए तो वह अनिवार्यतः इन उपबन्धों का पालन करेगा।

(ख) दृश्यता परीक्षा वस्तु निम्नलिखित में से कोई भी हो सकती है, अर्थात्—

(1) इस काम के लिए लगाया गया चम्पा, त्रिप पर रात के समय बत्ती जलती रहे, या

(2) विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किसी स्थावर सेवाफोर सिगनल की धुआँ पिन में या उस सिगनल की बत्ती या पीछे की बत्ती रात्रि में, या

(3) दिन और रात्रि दोनों में, विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट स्थावर रंगीन बत्ती सिगनल का प्रकाश।

3.62. अवरोध होने पर पटाखे लगाव—(1) जब किसी लाइन पर किसी अवरोध के कारण, किसी रेल सेवक के लिए घाती हुई गाड़ियों को रोकना आवश्यक है, तो वह साफ तौर पर अपना रोक (स्टॉप) हैड सिगनल दिखाते हुए अवरोध के स्थान से 400 मीटर आगे जाएगा और वहाँ लाइन पर एक पटाखा रखेगा। इसके बाद वह अवरोध की जगह से 800 मीटर आगे जाएगा और वहाँ लाइन पर लगभग 10-10 मीटर के अन्तर से तीन पटाखे रखेगा।

परन्तु बड़ी लाइन (ब्राड गेज) पर पहला पटाखा अवरोध से 600 मीटर की दूरी पर और तीन पटाखे 1200 मीटर की दूरी पर, जो एक दूसरे से लगभग 10 मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

(2) यदि अवरोध दूर होने से पहले ही उक्त रेल सेवक को बुला लिया जाना है तो वह तीनों पटाखों को वहीं छोड़ देगा और लौटते समय बीच के पटाखे को उठा लेगा।

3.63. लाइन पर पटाखों का पुनः रखा जाना — लाइन पर पटाखे रखने वाला हर एक रेल सेवक इस बात का ध्यान रखेगा कि पटाखों पर से किसी गाड़ी के निकल जाने के बाद, पुराने, यदि आवश्यक है, उनकी जगह पर पटाखे रख दिए जाएँ।

3.64. पटाखों की जानकारी और उन्हें पास रखना—(1) (क) सभी स्टेशन मास्टर, गाब, झाड़वर, गैंगमैन, फाटकवाले और अन्य सभी रेल सेवक, जिन्हें रेल प्रशासन ने यह कार्य सौंपा है, अपने पास पटाखों का स्टॉक रखेंगे।

(ख) रेल प्रशासन ऐसे पटाखों के प्रदाय, नवीकरण, कालिक परीक्षा तथा निरापेक्ष अभिरक्षा के लिए और साथ ही यह मुनिचित्र करने के लिये भी जिम्मेदार होगा कि इन पटाखों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।

(2) पटाखों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को उनके प्रयोग का सही ज्ञान होना चाहिए और वह उन्हें पुराने प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(3) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) में काम करने वाले रेल सेवक, जो पटाखों के प्रयोग से संबंधित हैं, पटाखों का सही प्रयोग करना जानते हैं।

घ. महताबी (फ्लेयर) सिगनल

3.65. महताबी, सिगनल, का वर्णन—महताबी सिगनल जिसके अस्तंगत पनीता (फ्यूजी) भी है, जला दिए जाने पर उससे चमकीली लाल लपट निकलती है और आने वाली गाड़ी के झाड़वर को अवरोध की सूचना देने के लिए इसका प्रयोग होता है।

3.66. महताबी सिगनल का प्रयोग—यदि किसी क्लर्क सेक्शन में किसी अवरोध को संरक्षित करने की आवश्यकता है और रेल सेवक पटाखा रखने के लिए जा रहा है तो महताबी सिगनल का प्रयोग विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से किया जा सकता है।

3.67. महताबी सिगनलों की जानकारी और उनको पास रखना—

(1) (क) सभी संबंधित रेल सेवक जिन्हें रेल प्रशासन द्वारा यह काम सौंपा गया है, महताबी सिगनलों का स्टॉक अपने पास रखेंगे;

(ख) रेल प्रशासन ऐसे मजूराबी सिगनलों के प्रदाय, नवीकरण, कालिक परीक्षा तथा उनकी निरापद चरित्ररक्षा के लिए और साथ ही यह सुनिश्चित करने के लिये भी जिम्मेदार होगा कि इन सिगनलों का प्रयोग ठीक प्रकार से समझ लिया गया है।

(2) मजूराबी सिगनलों के प्रयोग से संबंधित प्रत्येक रेल सेवक को, इनके प्रयोग का सही ज्ञान होता चाहिए और वह उन्हें सुरन् प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

(3) प्रत्येक रेल सेवक यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) में काम करने वाले रेल सेवक, जो मजूराबी सिगनलों के प्रयोग से संबंधित हैं, उनका सही प्रयोग करना जानते हैं।

अ. खराब हुए स्थावर सिगनल और कांटे

3.6. सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य—(1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल खराब हो गया है या ठीक से काम नहीं कर रहा है, वैसे ही वह—

(क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही 'भान' स्थिति में नहीं है तो, तत्काल 'भान' स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा;

(ख) मक्षम रेल सेवकों को अपेक्षित हैड सिगनल और पटाखों के साथ खराब सिगनल के नीचे तब तक सिगनल बते रहने के लिए प्रतियुक्त करेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि खराब सिगनल पूर्ण रूप से बाधु हासत में हो गया है;

(ग) खराब सिगनलों से गुजरने वाली गाड़ियों के संचालन के लिए अपेक्षित रूप में नियम 3.69 और 3.70 के अनुसार कार्य-बाई करेगा, तथा

(घ) इस घटना की सूचना, सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और यदि सेक्शन नियंत्रित है तो नियंत्रक को भी देगा।

(2) यदि किसी स्टेशन मास्टर को ड्राइवर, गाड़ें या किसी अन्य रेल सेवक से किसी दूसरे स्टेशन के सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है तो वह इस तथ्य की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को और यदि सेक्शन नियंत्रित सेक्शन है तो नियंत्रक को भी तुरन्त देगा।

(3) यदि केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण (सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल) क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों पर सिगनल खराब हो जाते हैं तो ऐसी खराबी का पता लगने पर केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल ऑपरेटर), विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्यबाई करेगा।

3.69. आगमन रोक (अप्रोच स्टॉप) सिगनल में खराबी हो जाने पर, स्टेशन मास्टर के कर्तव्य—(1) उन स्टेशनों की छाड़कर जहां खराब होने वाले सिगनल पर 'मिगनल बोस्ट टेलीफोन या बुलावा मिगनल' (कालिंग-भान) लगे हुए हैं, बाहरी (आउटर), निकट (होम) या पथ (पैथिंग) सिगनल के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन तथा पिछले नामांकित स्टेशन को सूचना देगा, जिससे कि आने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को खराब हुए सिगनलों के बारे में चेतावनी दी जा सके और खराब सिगनल के नीचे 'भाने बंदों' हैड सिगनल मिलने पर उन्हें उस सिगनल को पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दिया जा सके।

(2) खराब हुए सिगनल की सूचना मिलने पर उपनियम (1) में उल्लिखित पीछे के स्टेशन मास्टर, तुरन्त उसकी प्राप्ति की स्वीकृति देगा और जिस स्टेशन पर सिगनल खराब हुआ है इसके स्टेशन मास्टर को उस गाड़ी का नम्बर बताएगा, जिसे सर्वप्रथम खराब सिगनल की अधिसूचना दी जाएगी, और बाद में उस सिगनल के ठीक हो जाने की सूचना मिलने पर, ऐसी अधिसूचित अन्तिम गाड़ी का नम्बर बताएगा।

866GI/80-4

(3) खराब हुए सिगनल के स्टेशन को स्टेशन मास्टर उस सिगनल से गाड़ी को पास करने का प्राधिकार देने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि सिगनल को 'घाफ' करने की सब शर्तें पूरी कर ली गई हैं। तब वह ड्राइवर को नीचे बताई गई किसी रीति से, 'भान' स्थिति में खराब हुए सिगनल को पास करने का प्राधिकार देगा, अर्थात्—

(क) यदि आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर दी गई है—आती हुई गाड़ी को खराब सिगनल के नीचे से 'भाने बंदों' हैड सिगनल देने के लिए, नियम 3.68 के उपनियम (1)(ख) के अधीन स्टेशन मास्टर किसी सक्षम वर्दीधारी रेल सेवक को, प्रतियुक्त करेगा। ऐसी दशा में, स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तब तक लाइन क्लियर नहीं देगा जब तक कि खराब हुए सिगनल को 'घाफ' करने की शर्तें पूरी नहीं हो जाती, अर्थात्

(ख) यदि आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल खराब होने की सूचना पिछले स्टेशन पर नहीं दी गई है—खराब सिगनल के नीचे किसी सक्षम रेल सेवक से ड्राइवर को 'भान' स्थिति में खराब हुआ सिगनल पास करने का एक लिखित प्राधिकार दिलाएगा, या

(ग) जहां बुलावा मिगनल (कालिंग-भान) लगा है वहां उसे 'घाफ' कराएगा, या

(घ) यदि मिगनल पोस्ट टेलीफोन लगा है तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार टेलीफोन पर ड्राइवर को, खराब सिगनल को 'भान' स्थिति में पास करने के लिये प्राधिकृत करेगा।

(4) यदि निकट (होम) सिगनल खराब हो जाता है तो बाहरी (आउटर) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और उपनियम (1), (2) और (3) में निर्धारित कार्यविधि का अनुसरण किया जाएगा।

3.70. प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर के कर्तव्य—(1) यदि प्रस्थान (स्टॉप) सिगनल खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार देकर ड्राइवर को खराब हुआ सिगनल पास करने की अनुमति दे सकता है, यह प्राधिकार ड्राइवर को उस स्टेशन पर दिया जाएगा जहां खराब हुआ सिगनल स्थित है और इसके साथ ही स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अनुसार, एक सक्षम रेल सेवक प्रस्थान करने वाली गाड़ी को हैड सिगनल दिखाएगा अर्थात् यदि नियम 3.13 के उपनियम (2) के अधीन बुलावा (कालिंग-भान) मिगनल की व्यवस्था है तो खराब हुए सिगनल पर गाड़ी खड़ी हो जाने के बाद बुलावा (कालिंग-भान) सिगनल को घाफ करेगा।

(2) यदि अधिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टॉप) सिगनल खराब हो जाता है तो हैड सिगनलों से काम नहीं लिया जाएगा और स्टेशन मास्टर लिखित प्राधिकार द्वारा ड्राइवर को ऐसे सिगनल को पास करने की अनुमति दे सकता है। यह प्राधिकार ड्राइवर को इस स्टेशन पर दिया जाएगा जहां खराब हुआ सिगनल स्थित है:

परन्तु प्रसाधारण परिस्थितियों में, यदि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई अधिम प्रस्थान (एडवांस्ड स्टॉप) सिगनल किसी कांटों का बचाव करना है तो, हैड सिगनल के प्रयोग से छुटकारा नहीं हो सकेगा।

(3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित लिखित प्राधिकार देने के लिए गाड़ी को खराब हुए सिगनल वाले स्टेशन पर रोक दिया जाएगा। ड्राइवर को खराब हुए प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल से पास करने के लिए लिखित प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि उस सिगनल को 'घाफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती।

(4) जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन कोई बुलावा (कालिंग-भान) सिगनल किसी ऐसे प्रस्थान रोक (स्टॉप) सिगनल, जो अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल नहीं है, के नीचे लगाया गया है तो उस बुलावा

(कांतिग-आन) सिगनल को तब तक 'आन' नहीं किया जाएगा जब तक कि उसके ऊपर के प्रस्थान रोक (स्टाप) सिगनल को 'आफ' करने की सभी शर्तें पूरी नहीं हो जाती हैं।

3.71. 'आफ' स्थिति में खराब हुए चेतावनी (बार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल—(1) (क) यदि किसी खम्बे पर अकेला लगा हुआ चेतावनी (बार्नर) सिगनल या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो सिगनल के नीचे रोक (स्टाप) हैंड सिगनल दिखाया जाएगा। रात्रि के समय सिगनल की बत्ती या बत्तियाँ बूझ दी जाएंगी और गाड़ी को पहले खड़ा करके, सिगनल को पास करने के लिये हैंड सिगनल दिया जाएगा। सिगनल के खराब होने की सूचना गाड़ियों के ड्राइवर की पिछले स्टेशन पर उस सिगनल पर रुकने के लिये चेतावनी के रूप में दी जाएगी।

(ख) यदि रोक (स्टाप) सिगनल के नीचे लगा हुआ चेतावनी (बार्नर) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो उसके ऊपर के रोक (स्टाप) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और रात्रि के समय चेतावनी (बार्नर) सिगनल की बत्ती बूझ दी जाएगी।

(2) यदि मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट को चेतावनी (बार्नर) या दूर (डिस्टेंट) सिगनल खराब हो जाता है और उसे 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता है तो मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को भी 'आन' रखा जाएगा और उसे खराब माना जाएगा तथा नियम 3.75 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

3.72. रोक (स्टाप) सिगनल में खराबी हो जाने पर हो जाने पर चेतावनी (बार्नर) सिगनल के प्रादेशिक कानिसेज—यदि चेतावनी (बार्नर) सिगनल लगे हुए स्टेशन पर किसी रोक (स्टाप) सिगनल खराब हो जाता है या वह ठीक तरह काम नहीं करता है तो खराब हुए रोक (स्टाप) सिगनल से संबंधित साधन का चेतावनी (बार्नर) सिगनल भी तब तक 'आन' रखा जाएगा जब तक कि खराब रोक (स्टाप) सिगनल ठीक नहीं हो जाता।

3.73. फाटक रोक (स्टाप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करना—

(1) यदि ड्राइवर देखता है कि फाटक रोक (स्टाप) सिगनल 'आन' है तो वह निर्धारित कोड में सीटी देकर सिगनल के पहले ही अपनी गाड़ी रोक लेगा।

(2) (क) यदि फाटक रोक (स्टाप) सिगनल पर G चिह्न (मार्कर) लगा हुआ है तो ड्राइवर सिगनल पर दिन के समय एक मिनट और रात्रि के समय दो मिनट प्रतीक्षा करेगा और यदि इस अवधि में सिगनल 'आफ' नहीं हो जाता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता से आगे बढ़ा कर समेपार (लेविल क्रॉसिंग) से पहले उसे रोक लेगा।

(ख) इसके बाद उसे फाटक पार करने के लिए, यदि फाटक बाला है तो, वह हैंड सिगनल दिखाएगा और यदि नहीं है तो हज़न चालक दल का कोई सदस्य या गाड़ी का गाई यह निश्चित कर लेने के पश्चात् कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद हो गया है, हैंड सिगनल दिखाएगा।

(3) यदि ड्राइवर सिगनल पर रुकने के बाद वहाँ G चिह्न (मार्कर) नहीं पाता है तो वह विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि के अनुसार ही आगे बढ़ेगा।

3.74. स्थावर सिगनल का आभाव या बिना बत्ती के सिगनल—(1)

(क) यदि किसी स्थान पर, जहाँ साधारणतया स्थावर सिगनल रहता है, कोई स्थावर सिगनल नहीं है, अथवा

(ख) यदि किसी सिगनल की बत्ती नहीं जल रही है, जब उसे जलना चाहिए, अथवा

(ग) यदि रंगीन बत्ती की अगह संकेत सभी दिखाई देती है, अथवा

(घ) यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अपूर्ण रूप से दिखाया या है, अथवा

(ङ) यदि एक से अधिक संकेत दिखाई देते हैं,

तो ड्राइवर यह मानकर लेगा कि वह सिगनल अपना सबसे प्रतिक्रियाशील संकेत दर्शा रहा है।

परन्तु यदि रात्रि के समय केवल आने वाली गाड़ी के किसी ड्राइवर को समाफोर रोक (स्टाप) सिगनल की बत्ती बूझी मिलती है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल पर रोक देगा। यदि उसे सिगनल की दित की स्थिति माफ-माफ दिखाई देती है और उसका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल 'आफ' स्थिति में है, तो वह सतर्कतापूर्वक प्रतिक्रियाशील गति में उस सिगनल को पास करेगा और अपने से संबंधित सभी मध्यवर्ती रोक (स्टाप) सिगनलों का, यदि कोई है, पास करता हुआ, स्थान तक पहुँचाएगा और उसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को आवश्यक कार्रवाई के लिए करेगा।

(2) जिन स्थानों पर P चिह्न (मार्कर) वाले रंगीन बत्ती सिगनल होते हैं, वहाँ यदि सिगनल में कोई प्रकाश नहीं है या अपूर्ण संकेत मिलता है तो ड्राइवर अपनी गाड़ी को खड़ी कर देगा। किन्तु यदि उनका इस बाबत समाधान हो जाता है कि सिगनल पर P चिह्न (मार्कर) लगा है तो ड्राइवर अपने रोक (स्टाप) सिगनल पर रुकने के लिए तैयार हुआ आगे बढ़ेगा और उस सिगनल के संकेत में मार्गदर्शन प्राप्त करेगा।

3.75. मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना—(1) यदि ड्राइवर को कोई मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल 'आन' मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पहले रोक लेगा और यदि सिगनल के खम्बे पर टेलीफोन लगा हुआ है तो उसके द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ सीटी स्थापित करेगा।

(2) यदि मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल खराब है तो स्टेशन मास्टर, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में, ड्राइवर को उस सिगनल को पास करने के लिए प्राधिकृत करेगा।

(3) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो ड्राइवर सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'आन' स्थिति में पास करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन वाली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलोमीटर प्रति घंटे अन्यथा अधिक से अधिक 8 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अपने ब्लाक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर का करेगा।

(4) यदि टेलीफोन नहीं लगा है या खराब है तो ड्राइवर सिगनल पर 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद उसे 'आन' स्थिति में पास करेगा तथा यदि उसे सामने की लाइन वाली प्रकार दिखाई पड़ रही है तो वह अधिक से अधिक 15 किलोमीटर प्रति घंटे अन्यथा अधिक से अधिक 8 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और उस खराबी की रिपोर्ट अपने ब्लाक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर का करेगा।

(4) मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल का प्रचालन करने वाला ब्लाक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, सिगनल खराब होने की सूचना पाने पर गाड़ी को भेजने से पहले, मध्यवर्ती ब्लाक पोस्ट से आगे ब्लाक स्टेशन तक के पूरे नेक्शन को एक ब्लाक रोकथाम मानेगा और ड्राइवर का, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति के अनुसार, खराब हुए मध्यवर्ती ब्लाक रोक (स्टाप) सिगनल को, 'आन' स्थिति में, सिगनल पर बिना रुके पास करने के लिए लिखित प्राधिकार देगा।

3.76. खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों की सूचना—यदि सिगनल के ठीक होने की स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देना जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गई थी।

3.77. खराब या नुकसान प्राप्त कांटे व इत्यादि—(1) यदि कांटे, कीची (क्रॉसिंग) या गार्ड रेल खराब या नुकसानग्रस्त हो जाती है तो जिस रेल सेक्शन के प्रभार (चार्ज) में कांटों का प्रचालन है, वह उनको संरक्षित करेगा और तत्काल इस बात की सूचना स्टेशन मास्टर को देने की व्यवस्था करेगा।

(2) स्टेशन मास्टर, यह मायूम होने ही कि कांटे आदि खराब या नुकसान ग्रस्त हैं, निम्नलिखित कार्रवाई करेगा, अर्थात् :-

(क) इनके अनुरोध के लिए जिम्मेदार रेल सेवक से उसकी खराबी दूर करवाने की तुरन्त व्यवस्था करेगा,

(ख) गाड़ियों के निरापद संचालन की व्यवस्था करेगा, तथा

(ग) खराबी ठीक होने तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को 'आन' स्थिति में रखेगा।

3.78. सिगनलों के बारे में इंजन के चालक-रथ के कर्तव्य :-

(1) (क) ड्राइवर प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल के विचार जाने या कारण शांत है या नहीं, फौरन ध्यान देता और उसका पालन करेगा,

(ख) साथ ही वह सिगनलों पर ही पूरा विश्वास नहीं करेगा, बल्कि सदा चौकस और सतर्क रहेगा।

(2) यदि उसके इंजन से कोई पटाखा फटता है या जब वह महुाबी (फनेयर) सिगनल को अपना धुआं देखता है तो वह तुरन्त ही अपने गाड़ी रोक देगा और जो सिगनल उसे मिले उससे मार्गदर्शन प्राप्त करेगा। यदि उसे कोई हैंड सिगनल या अन्य सिगनल तुरन्त दिखाई नहीं देने हैं तो :-

(क) यदि दिन का समय है और उसे आगे की लाइन साफ दिखाई देती है तो, वह अत्यन्त सतर्कतापूर्वक ऐसी गति से आगे बढ़ेगा कि वह किसी भी अवरोध से पहले ही रुक सके;

(ख) यदि दिन का समय है किन्तु लाइन साफ नहीं दिखाई देती है या रात्रि का समय है या किसी अन्य कारणवश कम दिखाई देता है तो वह इंजन के बालक दल के किसी सदस्य, या गाई द्वारा दिए गए हैंड सिगनल की सहायता से, बड़ी सतर्कता-पूर्वक आगे बढ़ेगा और ऐसा सदस्य या गाई, इस काम के लिए गाड़ी के आगे-आगे पैदल चलेगा;

(ग) पटाखा फटने या महुाबी (फनेयर) सिगनल जलने के स्थान से 1.5 किलोमीटर आगे चलने के बाद यदि और कोई पटाखा नहीं फटता है या कोई अन्य सिगनल नहीं दिखाई देता है तो वह आगे प्राधिकृत गति से बढ़ सकता है; और

(घ) वह इस बात की रिपोर्ट आगेले स्टेशन या केबिन को देगा।

(3) यदि धुंध या घाँघी या किसी अन्य कारणवश सिगनल दिखने में कठिनाई होती है तो ड्राइवर गाड़ी को पूरी तरह नियंत्रित रखने के लिए सभी संभव सावधानी बरतेगा।

(4) ड्राइवर को, रेल के जिन सेक्शन या सेक्शनों पर काम करना है वहां की संचालन पद्धति, सिगनलों की स्थिति और गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से अपने आपका पूरी तरह परिचित रखना चाहिए। यदि वह रेल के किसी भाग में, जिस पर उसे काम करना है, परिचित नहीं है तो वह किसी ऐसे योग्य रेल सेवक की, सहायता के लिए, अपने साथ ले लेगा जो ऐसे भाग से परिचित है।

3.29. बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल के संबंध में ड्राइवर के कर्तव्य :- जहाँ रोक (स्टॉप) सिगनल के नीचे बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल लगा है, वहाँ हरेक गाड़ी के ड्राइवर का मार्गदर्शन सदैव उस रोक (स्टॉप) सिगनल के संकेत द्वारा निर्दिष्ट होगा। यदि वह रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' है तो वह गाड़ी को रोक देगा। तथापि यदि वह यह देखता है कि बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल 'आफ' कर दिया गया है तो वह, गाड़ी को रोक देने के बाद सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध के पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

3.80. आगमन रोक (एप्रोच-स्टॉप) सिगनल 'आन' या खराब होने पर

ड्राइवर के कर्तव्य :- (1) गाड़ी का ड्राइवर अपने से संश्लेषण बाहरी (आउटर), निकट (हीम) या पथ (रूटिंग) सिगनल को, 'आन' स्थिति में या खराब होने पर तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि-

(क) उसने पहले किसी स्टेशन पर लिखित रूप में सिगनल के खराब होने की सूचना प्राप्त नहीं करनी है और उसे सिगनल के नीचे किसी बर्दीधारी रेल सेवक से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल गया है, अथवा

(ख) गाड़ी रोकने के बाद, उसे या तो स्टेशन मास्टर से ऐसे सिगनल से आगे बढ़ने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं मिल गया है या 'आफ' स्थिति में बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल द्वारा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है या विशेष अनुदेशों के अनुसार सिगनल पोस्ट पर लगे टेलाफोन पर स्टेशन मास्टर से अधिकार प्राप्त नहीं हो गया है।

(2) गाड़ी का ड्राइवर बाहरी (आउटर), निकट (हीम) या पथ (रूटिंग) सिगनल को 'आन' अथवा खराब होने की स्थिति में पास करते समय यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसकी गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है।

3.81. प्रस्थान रोक (स्टार्ट) सिगनल 'आन' या खराब होने पर ड्राइवर के कर्तव्य :- (1) गाड़ी का ड्राइवर अपने से संबंधित प्रस्थान रोक (स्टार्ट) सिगनल को 'आन' या खराब होने पर, तब तक पास नहीं करेगा, जब तक कि उसकी गाड़ी उस स्टेशन पर, जहाँ खराब सिगनल स्थित है, आकर रुक नहीं जाती और उसे पास करने के लिए निम्नलिखित रूप में प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता, अर्थात् :-

(क) स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति द्वारा, अथवा

(ख) यदि नियम 3.13 के उपनिबन्ध (2) के अनुसार अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन बुलावा (कालिंग-आन) सिगनल की व्यवस्था है, तो उसे 'आफ' करके।

(2) प्रस्थान (स्टार्ट) सिगनल या कांटों का बचाव करने वाला आग्रह प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल, 'आन' या खराब होने पर वह उसे तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि उसे सिगनल पर तैनात किसी यथाविधि प्राधिकृत स्टेशन कर्मचारी से 'आगे बढ़ो' हैंड सिगनल नहीं मिल जाता।

(3) अन्तिम रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' या खराब होने पर, वह उसे तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि संचालन पद्धति के अधीन उसके पास समुचित प्रस्थान प्राधिकार भी हो।

3.82. परिवर्तित लाइन पर प्रवेश करने या उसे पार करने के पहले अनुमति :- ड्राइवर अपने इंजन की किसी परिवर्तित लाइन पर या उसके पार तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसे स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती और वह इस बात का आश्वासन नहीं हो जाता कि सभी सही सिगनल दिखा दिए गए हैं।

3.82. सिगनलों के बारे में इंजन बालक दल की सहायता :- (1) ड्राइवर और यथास्थिति, प्रथम फायरमैन या सहायक ड्राइवर अपने गाड़ी के संचालन संबंधी प्रत्येक सिगनल के विचार देंगे। उसे पहचानेंगे। वे पुकार कर एक-दूसरे को सिगनल के संकेत बतायेंगे।

(2) सहायक ड्राइवर या फायरमैन, किसी काम में अथवा व्यस्त न होने पर, जैसा अपेक्षित हो, सिगनल के आदान-प्रदान में ड्राइवर की सहायता करेंगे।

(3) उपनिबन्ध (1) और (2) के अलावा, ड्राइवर को सिगनलों को देखने से और उनके पालन की जिम्मेदारी से किसी भी प्रकार मुक्त नहीं करेंगे;

3.84. किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे होने पर सिगनलों के संबंध में ड्राइवरों के कर्तव्य :—उन परिस्थितियों के सिवाय, जहां उसके विपरीत विशेष अनुदेश दिए गए हैं, जब किसी गाड़ी में दो या दो से अधिक इंजन लगे हैं तो, सबसे आगे वाले इंजन के ड्राइवर पर सिगनलों का देखने और उनके पालन की जिम्मेदारी होगी और दूसरे इंजन या इंजनों के ड्राइवर सबसे आगे वाले इंजन के ड्राइवर को तरफ देखते रहेंगे और उससे संकेत लेंगे।

3.85. सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना :—(1) यदि ड्राइवर या गाई यह देखे कि पेंड की भाषाओं के कारण या किसी अन्य कारणवश सिगनल पूरी तरह दिखाई नहीं देता है, या सिगनल की बत्ती कुछ छिप गई है या उनका प्रकाश इतना तेज नहीं है कि संकेत माफ-मथफ दिखाई पड़े तो वह भगले स्टेशन पर, जहां गाड़ी रुके, इस बात की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर में करेगा।

(2) ड्राइवर या गाई से ऐसी रिपोर्ट मिलने पर स्टेशन मास्टर तुरन्त ही इसकी सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देगा जो उसे ठीक कराएगा।

अध्याय 4

साधारणतया गाड़ियों का संचालन

क—गाड़ियों को समय पाबन्दी तथा उनका परिवालन

4.01. मानक समय :—स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जाएगा जिसकी सूचना निर्धारित रीति में, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों की प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जाएगी।

4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी :—कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्स्ड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

4.03. थड़ी मिलाना :—गाड़ी के अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से या बालक बल वाली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गाई अपनी थड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की थड़ी से मिलाएगा और ड्राइवर को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी थड़ी मिला ले।

4.04. गाड़ी के बालक बल के लिए उपस्थिति का समय—प्रत्येक गाई, ड्राइवर, सहायक ड्राइवर या फायरमैन विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।

4.05. सही परिवर्तित लाइन—ड्राइवर अपनी गाड़ी सही परिवर्तित लाइन से ही ले जाएगा।

4.06. परिवालन की वशा :—(1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बाई तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।

(2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किम लाइन पर किस दिशा में गाड़ियां चले, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

4.07. कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल तथा मानक आयामों की अनुसूची देन :—(1) तत्समय प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, गाई, ड्राइवर रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जाएगी।

(3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

ख—गाड़ियों की

4.08. साधारणतया गति सीमाएं :—(1) (क) रेल के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी का संचालन गति की उन सीमाओं के भीतर ही होगा जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई हैं।

(ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबंधित संबंधी कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में दिखाए जाएंगे।

(2) ड्राइवर :—

(क) गाड़ी के परिवालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न मजबूती की ही हानि हो, तथा

(ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी में (वर्किंग टाइम टेबल) इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबंधों का पालन करेगा।

(3) यदि ड्राइवर को सूचना देना आवश्यक है कि कहां पर गाड़ियां प्रतिबंधित गति से चलनी हैं अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट कार्यवाई की जाएगी।

4.09. सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) :—(1) जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो ड्राइवर को एक सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) दिया जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जाएगी। यह सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) उस स्थान से, जहां सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति में दिया जाएगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(2) उपनियम (1) वहां लागू नहीं होगा जहां लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर भिन्नता ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए हैं और संबंधित वन कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।

(3) उपनियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) ऐसे कागज पर होगा जो दोनों ओर हरा होगा और उसे ठीक प्रकार तैयार किया जाएगा तथा उस पर पूरे हस्ताक्षर किए जाएंगे :

परन्तु अस्थायी तौर पर सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) ऐसा सफेद कागज भी हो सकता है जिस पर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक हरी पट्टी हो।

4.10. सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गति सीमा :—(1) अन्तर्प्रार्जन रहित (नॉन-इंटरलाकड) सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और टर्न आउट तथा क्रॉस ओवर पर भी गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति अनुमत नहीं कर दी जाती।

(2) उपनियम (1) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, कोई गाड़ी अन्तर्प्रार्जित (इंटरलाकड) सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्प्रार्जन मानक (स्टैण्डर्ड आफ इंटरलाकिंग) द्वारा अनुमत है।

4.11. स्टेशनों पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति-सीमा—

(1) अन्तर्प्राशन (इन्टरलाकड) स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, अधिक तेज नहीं चलेगी, जब तक कि उस लाइन को जिस पर ये गाड़ी को पाम होना है, कांटों द्वारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक् नहीं कर दिया जाता और अन्तर्प्राशन (इन्टरलाकड) द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पाम हो जाने तक बनी रहेगी।

(2) यदि गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके ऐसी लाइन पर ये जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाइनों से पृथक्करण नहीं किया गया है, तो हर ऐसी परिस्थिति में शॉटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को, या ऐसे वाहन को, जो नियम, 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा जो थू लाइन से पृथक् नहीं की गई है।

4.12 इंजन द्वारा डकेलना—(1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं डकेलगा और ऐसा करने समय उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी ;

परन्तु यदि किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन को गाड़ी के साथ जोड़े बगैर, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उस पर यह उपनियम लागू नहीं होगा ;

परन्तु यह और कि आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर बैकड्रम ब्रेक नहीं लगे हैं, स्टेशन सीमा से बाहर नहीं डकेली जाएगी ;

परन्तु यह और भी कि गश्ती गाड़ी (पेट्रोलट्रेन) या खोज गाड़ी (सर्च लाइट स्पेशल) को, जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक 40 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

(2) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहां विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा डकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात स्थिति को छोड़कर, सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और बिन्दू (मार्कर) बलियां लगाई जाएंगी।

(3) जब गाड़ियां उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती हैं तो यदि डकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है, पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगेगी।

4.13 टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा—(1) (क) कोई सवारी या माली-गुली गाड़ी भाप (स्टीम) इंजन द्वारा टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात् :—

(1) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या

(2) ऐसी परिस्थिति जिसमें इच्छा ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे ;

(ख) गाड़ी इस प्रकार ले जाई जाती है तो उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40 किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के आधीन प्राधिकृत की जाती है।

(2) अनिवार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी माल गाड़ियां, टेंडर आगे होने पर, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति में चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (1) और उपनियम (2) के अधीन भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों को टेंडर आगे करके, नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप से प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और बिन्दू (मार्कर) बलियां टेंडर पर लगाई जाएंगी।

ग—गाड़ियों और उनके चलाने वाले के साज-सामान

4.14 प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और बिन्दू (मार्कर) बलियां

(1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या खंबी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और उसके प्रतिरिक्त तेल या बिजली की दो मफेद चिह्न (मार्कर) बलियां नहीं लगी हैं।

(2) स्टेशनों पर और यात्रों में केवल शॉटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, जब रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) और आगे तथा पीछे दो लाल बिन्दू (मार्कर) बलियां लगाई जाएंगी।

(3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जाएगी, अर्थात् :—

(क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है,

(ख) जब गाड़ी उसी गेज या मिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा नई लाइन वाले रेल पथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुंच रही है, तथा

(ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अन्य अवसर पर।

(4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हैड लाइट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को, टेंडर आगे करके, आपातस्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो मफेद बिन्दू (मार्कर) बलियां लगाई जाएंगी जो संचालन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से चलेगी।

4.15 पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बलियां—(1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी, जब तक उसमें निम्नलिखित न हो—

(क) उस स्थिति के सिवाय जिसमें उपनियम (2) लागू होता है, इंजन के साथ जुड़े वाहनों में, कम से कम एक लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो ऐसी बगल (साइड) बलियां लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर मफेद दिखाई देती हैं।

परन्तु आपातस्थिति में, विशेष अनुदेशों के अधीन, माल गाड़ियों में बगल (साइड) बलियां को हटाया जा सकता है ;

(ख) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो, उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है ; तथा

(ग) यदि दो या दो से अधिक इंजन एक साथ बिना किसी बाह्य के जुड़े हैं तो, कम से कम पिछले इंजन के पीछे एक लाप पिछली (टेल) बत्ती लगी है।

(2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी, जो कोयला साइडिंगों में बाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती है, तो उस पर लाप पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहां से निकलती है। परन्तु यह तब जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गाड़ यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में जहां वह कार्य कर रहा था, अवरोध हटाने वाला कोई बाहन वहां नहीं छोड़ा है।

(3) अब समानांतर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियां चलती हैं तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल (साइड) बत्ती का प्रत्यक्ष विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।

(4) जब किसी गाड़ी को, अनुगामी गाड़ी पास करने के लिए, रॉट किया जाता है तो उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) और बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

(5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में रॉटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियां लगी होंगी।

4.16 पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)— (1) उपनियम (2) में किए गए उपबन्धों के सिवाय, कर्मचारियों को गाड़ी की संपूर्णता के बारे में जानने के लिए, अन्तिम बाहन की पहचान के लिये उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है, अर्थात्—

(क) दिन में, अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो, अथवा

(ख) रात्रि में, और धुंध, कोहरे या शुफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल नोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प), जो प्रकाशित होगी, अथवा

(ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण।

(2) जब कोई कोयला पायलट, अर्थात् ऐसी गाड़ी, जो कोयला साइडिंगों में बाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है, जहाँ किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगों में काम करती है तो, उस पर पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहां से निकलती है। परन्तु यह तब जब इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिए गए हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि कोयला पायलट का गाड़ यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में जहां वह कार्य कर रहा था, अवरोध हटाने वाला कोई बाहन वहां छोड़ा है।

(3) पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश रहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बचले में एक लाप झण्डी का प्रयोग केवल आपात्स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही किया जा सकता है।

4.17 स्टेशन मास्टर की, पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) से संबंधित जिम्मेदारी—(1) स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पास होने वाली प्रत्येक गाड़ी के अन्तिम बाहन पर नियम 4.16 के अनुसार पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या अन्य उपकरण लगा है।

(2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पास होती है जिस पर गाड़ी की सम्पूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है, तो स्टेशन मास्टर—

(क) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर प्रभाव की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए कि गाड़ी पूर्ण है या नहीं;

(ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाये, ब्लाक सेक्शन को बंद करने का कार्य रोक देगा, और

(ग) जब तक अगले स्टेशन से यह सूचना नहीं मिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछले ब्लाक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बंद करेगा।

4.18 संचार साधन—(1) कोई सवारी या मिली जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि हर सवारी डिब्बे में गाड़ या ड्राइवर के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।

(2) उपनियम (1) निम्नलिखित को लागू नहीं होगा, अर्थात्—

(क) उन सवारी या मिली जुली गाड़ियों को, जिनकी निर्माण (बैकु-धम) व्यवस्था पूर्णरूप से या आंशिक रूप से खराब है, तथा

(ख) उन विशेष गाड़ियों को, जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन छूट दे दी गई है।

(3) यदि रेल प्रशासन का इस बाबत समाधान हो जाता है कि उपनियम (1) में उल्लिखित संचार साधनों का सामान्यतः सार्वजनिक प्रयोग होता है तो वह, उक्त उपनियम में किसी बात के होने हुए भी, किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्हीं सवारी डिब्बों में लगाए गए संचार साधन को तत्समय काटने का निर्देश दे सकता है।

(4) यदि किसी माल बाहन में यात्री ले जाए जाते हैं तो वह इस नियम के अर्थ में 'सवारी बाहन' नहीं माना जाएगा।

4.19 गाड़ तथा ड्राइवर के साज-सामान (1) अपनी गाड़ी पर ह्यूटी के समय प्रत्येक गाड़ और ड्राइवर के पास निम्नलिखित साज-सामान होंगे, अर्थात्—

(क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए गए हैं;

(ख) रेल के जिम सेक्शन में गाड़ी चलती है, उसके लिए प्रबल कार्यवाहन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्ध पत्रों और परिधिपत्रों की, यदि कोई हैं, एक प्रति;

(ग) एक हैंड सिगनल बत्ती,

(घ) एक सीटी (केवल गाड़ों के लिए),

(ङ) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी;

(च) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित, पटाखों का इतना स्तर जो संबंधित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,

(छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट-एड-बाक्स) (केवल सवारी गाड़ियों के गाड़ों के लिए), तथा

(ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस संबंध में निर्धारित करे।

(2) यदि किसी गाड़ी या ड्राइवर के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या निर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की गिफ्टे प्रपत्र पर लिखित अधिकारी को करेगा जो इस कमी को पूर्ति करेगा।

(3) प्रत्येक गाड़ी और ड्राइवर गाड़ी पर झूठी के समय, अपने साथ उस चरम की दो जोड़ी चूल्हे जिनका पहनना उसके लिए डाक्टरी सलाह के अनुसार आवश्यक है।

नोट:—प्रत्येक गाड़ी और ड्राइवर को, उपनियम (1) में निर्धारित साज-सामान के अनतिरिक्त अपने पास एक घड़ी भी रखनी होगी।

4.20 इंजन चलाने की जिम्मेदारी—(1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन को किसी भी परिवर्तित लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि उस पर ड्राइवर और साथ ही सहायक ड्राइवर या फायरमैन भी, नहीं हैं।

(2) उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में ड्राइवर या यथाविधि सभी दृष्टि से योग्यताप्राप्त रेल सेवक के अनतिरिक्त कोई भी व्यक्ति किसी भी परिवर्तित लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।

(3) यदि इंजन गतिमान है और ड्राइवर अभिसर हो जाता है तो सहायक ड्राइवर या फायरमैन, यदि वे यथाविधि योग्यता प्राप्त है तो, गाड़ी को सतर्कतापूर्वक भ्रमले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक ड्राइवर या फायरमैन यथाविधि योग्यता प्राप्त नहीं है तो वह गाड़ी को रोक देगा और सबसे पास के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के भार-साधन के लिए ड्राइवर की व्यवस्था करने हेतु संदेश भेजेगा। इस काम के लिए वह गाड़ी की सहायता ले सकता है।

4.21. विद्युत गाड़ी चलाना—(1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिवर्तित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब ड्राइवर सबसे भ्रमले चालन कक्ष में रहेगा।

(2) (क) यदि एक अथवा बहु यूनिट वाली गाड़ी के सबसे भ्रमले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं तो, गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कतापूर्वक चलाई जाएगी। ऐसी स्थिति में गाड़ी सबसे भ्रमले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और ड्राइवर को आवश्यक संकेत देना रहेगा—गाड़ी आवश्यकतानुसार हटाने या गीटी भी बजाना रहेगा और आपात्स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिगनलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे भ्रमले चालन कक्ष खराब हो जाता है तो, गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक ड्राइवर चलाएगा किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। ड्राइवर सबसे भ्रमले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

4.22. इंजन या टैंडर पर चलना—(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, इंजन चालक दल से भिन्न किसी भी व्यक्ति को किसी इंजन या भाग (स्टीम) इंजन के टैंडर पर चलने का अधिकार नहीं होगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाती है, एक यूनिट या बहु यूनिट गाड़ी या विद्युत्, डीजल या पेट्रोल इंजन से चलने वाली गाड़ी के चालन कक्ष में इंजन चालक दल के अनतिरिक्त किसी भी व्यक्ति को प्रवेश के लिये प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।

(3) कोई भी अतिरिक्त व्यक्ति उसमें लगे कलपुर्जों में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

4.22 ब्रेकयान—(1) आपात्स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लाक सेक्शन में

प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकयान या हैंडब्रेक बाह्य नहीं लगे हैं।

(2) यंत्र नियम रेल कार, केवल अकेले इंजन या वाहन में जुड़े ऐसे इंजनों को लागू नहीं होगा।

4.24. गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान—जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता है, एक ब्रेकयान गाड़ी के पीछे लगाया जाएगा, परन्तु विशेष अनुदेशों के अधीन, आरक्षित डिब्बे या दूसरे बाह्य ऐसे ब्रेकयान के पीछे लगाए जा सकते हैं।

4.25. गाड़ी—(1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात् स्थिति के सिवाय, हर परिवर्तित गाड़ी में एक या एक से अधिक गाड़ों की व्यवस्था की जाएगी।

(2) निम्नलिखित व्यवस्थाओं के सिवाय परिवर्तित गाड़ी का गाड़ अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा, अर्थात्:—

(क) आपात् स्थिति में, या

(ख) विशेष अनुदेशों के अधीन।

(3) यदि कोई गाड़ी बिना गाड़ के चलाई जाती है तो गाड़ के उचित जिनका ड्राइवर पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में निम्नलिखित रूप में ड्राइवर को सीप दिए जाएंगे।

4.26. युग्मक (कपलिंग) कोई भी वाहन जिसमें अनुमोदित बंग का के युग्मक (कपलिंग नहीं लगा/लगे हैं) किसी गाड़ी से नहीं जोड़ा जाएगा।

घ—वाहन और केन

4.27. केन—(1) कोई भी सकरी केन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक कि उसे उचित रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक खानू हानत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिव के लिए एक डमी टुक भी लगा हुआ है।

(2) जब केन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत निर्धारित कार्यविधि और गावधानों का भी, पालन किया जाएगा।

4.28. वाहनों की लबाई—(1) किसी माल डिब्बे या टुक पर अतिनियम की धारा 53 की उपधारा (3) में नियत घुरी एक्सिमल पर अधिकतम सकल बोझ से या रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित उससे कम किसी बोझ से यदि कोई निर्धारित किया गया है, अधिक माल नहीं लादा जाएगा।

(2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (रेगुलेशन मूविंग डाइमेंशन) से अधिक हो जाए।

(3) यदि किसी टुक में लदा हुआ माल टुक की सीमा से असुरक्षित रूप में आगे निकला हुआ है तो उस टुक के साथ एक अनतिरिक्त टुक डमी के रूप में, लगा दिया जाएगा।

(4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौंपा जाता, गाड़ी का गाड़ उस गाड़ी में जुड़े खुले टुक पर लदे माल की मावधानापूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनः जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस टुक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

4.29 मुक्तता प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष बाध—(1) यदि कोई वाहन पटरी में उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तक नहीं चलाया जाएगा, जब तक कि मालवा गाड़ी परीक्षक उसकी जांच करने उसे पास नहीं कर देता :-

परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी में उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो ड्राइवर यदि मुनिश्चित समझता है तो उस वाहन को वीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

(2) यदि गाड़ी या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की वषा में गाड़ी परीक्षक द्वारा उनकी जांच की जाने से पहले हो, किसी मकद की आशंका है तो वे ड्राइवर से परामर्श करेंगे और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

ड—गाड़ी चलाने से पूर्व मावधानी

4.30 प्रस्थान करने से पूर्व ड्राइवर और गाई द्वारा सूचनाओं की जांच—गाड़ी के माव प्रस्थान करने से पहले ड्राइवर और गाई उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जांच करेंगे और उनसे यह मुनिश्चित करेंगे कि रेल के उस सेक्शन में जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

4.31 प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच—जब किसी स्टेशन पर गाड़ी परीक्षक द्वारा गाड़ी की जांच कर ली जाती है तो स्टेशन मास्टर जब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा जब तक उसे उस परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और उसमें निर्धारित ब्रेक शक्ति है।

4.32 ड्राइवर द्वारा गाड़ी की जांच—यात्रा प्रारंभ करने से पहले और मार्ग में कोई शॉटिंग करने के बाद, ड्राइवर यह मुनिश्चित करेगा कि—

- (क) उसका इंजन ठीक प्रकार काम कर रहा है,
- (ख) इंजन और गाड़ी के बीच का युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से काम किया गया है,
- (ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित ड्रैड लाइट और चिह्न (सांकेतिक) बरतिया अच्छी दृश्यता में हैं, और आवश्यकता के समय, वे तेज रोशनी देनी हैं।

4.33 ड्राइवर द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जांच—एक या बहु यूनिटों की अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों का जोड़ते समय ड्राइवर यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपलिंग) के जोड़ जाने के बाद, पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, ड्राइवर इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति संय (पावर अपरेटर्स) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

4.34 गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने समय गाई के कर्तव्य—गाई गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बाबत अपना समाधान करेगा कि—

- (क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,
- (ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है।
- (ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियां लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियां जला दी गई हैं और वे तेज रोशनी दे रही हैं।
- (घ) यदि गाई और ड्राइवर के बीच कोई संचार साधन है तो वे ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा
- (ङ) साधारणतया, जहां तक वह मुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रूप से सज्ज है।

4.35 गाड़ियों का प्रस्थान—(1) ड्राइवर प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिग्नल और, जहां आवश्यक है, वहां ड्रैड सिग्नल भी, दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गाई ने प्रस्थान सिग्नल दे दिया है।

(2) गाई गाड़ी के प्रस्थान के लिए जब तक सिग्नल नहीं देगा जब तक कि उसे प्रस्थान के लिए, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप से, स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती।

(3) गाई गाड़ी के प्रस्थान के लिए सिग्नल जब तक नहीं देगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन में यात्रा नहीं कर रहा है जो यात्रियों के प्रयोग के लिए नियत नहीं है।

(4) स्टेशन मास्टर, गाई को गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

(5) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये रेल के ऐसे सेक्शन में, जहां उपनगरीय गाड़ियां चलाई जाती हैं, ऐसी गाड़ियों के लिये उपनियम (2) में निर्दिष्ट स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दी जा सकती है।

(6) जब उपनियम (5) के अधीन गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दे दी जाती है या ऐसे स्टेशन पर जहां कोई स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है, गाई गाड़ी के प्रस्थान सिग्नल देने से पहले, यह देखेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

4.36 गाई गाड़ी को प्रभारी (इंचार्ज) होगा—गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, गाई या (एक से अधिक गाई होने पर) मुख्य गाई, यात्रायात्र के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से संबंधित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वतंत्र वाहन, जैसे कि बिना ड्रेयर और बिना गाई के मोटर कोच, की वषा में गाई के कर्तव्यों का पालन ड्राइवर करेगा।

4.37 स्टेशन सीमा में गाड़ों की अधीनता—जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर है, तो गाई स्टेशन मास्टर के आदेशों के प्रतीत होगा।

4.38 फायरमैन और सहायक ड्राइवर, ड्राइवरों की प्राप्ता सानेने—सब बातों के बारे में फायरमैन या सहायक ड्राइवर अपने ड्राइवरों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।

4.39 ड्राइवर द्वारा कुछ आदेशों का पालन—गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, ड्राइवर निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात् —

- (क) यात्रायात्र के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गाई के आदेशों का, तथा
- (ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करते वकाले किसी भी रेल सेक्क हांग उसे लिए जाने वाले सभी आदेश, जहां तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक हैं।

घ—यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्तव्यारियों के कर्तव्य

4.42 ड्राइवर तथा फायरमैन या सहायक ड्राइवर पूरी तरह निगाह रखेंगे—जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक ड्राइवर पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक फायरमैन या सहायक ड्राइवर भी, जब वह धम्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

4.41. ड्राइवर तथा फायरमैन या सहायक ड्राइवर पीछे की ओर निगाह रखेंगे—यात्रा के दौरान ड्राइवर तथा फायरमैन या सहायक ड्राइवर यह देखने के लिए बार-बार पीछे देखने रहेंगे कि गाड़ी उनके पीछे गुरुधन और गैरी रंग से भा रही है या नहीं।

4.42. ड्राइवर, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान—(1) गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) जब गाड़ी बिना गके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके ड्राइवर और गार्ड उन 'आस राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिनमें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अवि-स्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएंगे, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और ड्राइवर गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे।

4.43. गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा—यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय, प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय-समय पर इस बात पर ध्यान समाधान करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड और ब्रेकयान की बतियाँ अपने स्थान पर हैं और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही हैं और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रूप से भागे बढ़ रही है।

नोट :—"ब्रेकयान बत्ती" पद के अन्तर्गत पिछली बत्ती (टेल लैम्प) भी है।

4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकी हुई गाड़ी—(1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पाँच मिनट तक प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए कैबिन या स्टेशन जाएगा। यदि ब्रेक्समैन नहीं है तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए ड्राइवर किसी फायरमैन या सहायक ड्राइवर को कैबिन या स्टेशन जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। कैबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रेक्समैन या फायरमैन या सहायक ड्राइवर स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी के रुकते ही गार्ड इस बात की जाँच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पन्द्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए, कोई कारण स्पष्ट है या नहीं, गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल 'घाफ' कर दिया जाता है या ड्राइवर को सिगनल 'घान' स्थिति में पार करने का आवश्यक प्राधिकार मिल जाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गाड़ी चलाने से पहले उसके साथ हैंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा।

(2) यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इस का पालन ड्राइवर को करना होगा।

4.45. ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करना—(1) यदि गार्ड को खतरे की भावना है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथाशीघ्र प्रयत्न करेगा।

(2) यदि इंजिन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड, ड्राइवर का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह

तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से अटपट उसे खोलेगा तथा जहाँ यह संभव है, वह बगल (साइड) वस्तियों को उलटा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजिन की ओर दिखाई दे।

(3) जब ड्राइवर का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिगनल दिखाए जायेंगे।

(4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात काल में गाड़ी को रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।

4.46. गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता—यदि ड्राइवर को गार्ड के हैंड ब्रेक की सहायता की आवश्यकता पड़ती है तो वह, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, और यदि आवश्यक है तो बार-बार बजाएगा अथवा यदि ब्रेक सीटी लगी हुई है तो उसे बजाएगा और ड्राइवर तथा गार्ड के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन हैं तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना—(1) यदि ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगाएंगे।

(2) यदि गाड़ी तेज शाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल इकसार करने की आवश्यकता है, तो गार्ड अपने हैंड ब्रेकों द्वारा ड्राइवर की सहायता करेंगे।

4.48. इंजिन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति—यदि गाड़ी स्टेशन की सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो गार्ड की अनुमति के बिना, ड्राइवर अपने इंजिन को गाड़ी से नहीं काटेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बात पर ध्यान समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहाँ कहीं संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजिनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निरोध लगाया जा सकता है।

4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना—ड्राइवर अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिये चलाएगा और रोकेंगा।

4.50. इंजिन की सीटी बजाना—(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, ड्राइवर सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजिन की सीटी बजाएगा, अर्थात्—

(क) इंजिन को चालाने से पहले;

(ख) सुरंग में प्रवेश करते समय; तथा

(ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजिन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

4.51. ड्राइवर तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत—जब गाड़ी के ड्राइवर और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

4.52. पानी, धाग या मिटर बाहर फेंकना—ड्राइवर या फायरमैन स्टेशन घाई या सुरंग में से पाम होते समय या जब इंजिन पुल पर हो, तब पानी, धाग या मिटर बाहर नहीं फेंकेगा।

4.53. होब पाइप या वाटर कालम की भुजा—किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद ड्राइवर का यह कर्तव्य है कि वह होब पाइप या भुजा की लाइन के ऊपर से चलाए हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दे।

4.54. यात्री—प्रत्येक गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले यात्रियों को पूरी सहायता देगा।

छ—गाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.55. पावर बंद करना—गाड़ी रोकने समय ड्राइवर लाइन के उतार-चढ़ाव, मौसम की स्थिति, पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लंबाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, यह निर्दिष्ट करेगा कि पावर कहां बंद की जाए।

4.56. गाड़ यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन बिन्हु—(फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए—यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गाड़ यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ तक संभव है उसकी गाड़ी का शक्तिम वाहन सब कांटों और कैचियों के उल्लंघन बिन्हु (फाउलिंग मार्क) से बचाकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरोध लाइन पर संचलन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

4.57. गाड़ी इंजिन से काटना—यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती और इंजिन को, धकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का दुग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गाड़ इस बाबत अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कस कर लगाए दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

4.58. ड्राइवर यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन बिन्हु (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए—यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो ड्राइवर यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ संभव है, उसका इंजिन सब कांटों और कैचियों के उल्लंघन बिन्हु (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा और अवरोध लाइन पर संचलन रोकने के लिए 'रोक' (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना—यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके भ्राने या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो ड्राइवर उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गाड़ का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बखानी है।

4.60. गाड़ गाड़ी को बिना किसी को सौंपे छोड़ कर नहीं जाएगा—जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गाड़ उसे छोड़कर नहीं जाएगा।

4.61. ड्राइवर झूठी पर रहते हुए, इंजिन छोड़कर नहीं जाएगा—झूठी करता हुआ कोई भी ड्राइवर अपने काम करते हुए इंजिन या स्वनोडित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा, जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजिन या स्वनोडित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहा दिया गया है। ड्राइवर, ऐसे स्वनोडित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह धकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परन्तु यह तब जब उसने केब में ताला लगा दिया है और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इग्नीशन स्विच को धाक कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

अ—मैटीरियल ट्रेन का संचालन

4.62. ब्लाक सेक्शन में मैटीरियल ट्रेन का संचालन—मैटीरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

4.63. मैटीरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार—मैटीरियल ट्रे को गाड़ गाड़ी चलाने का सिगनल देने से पहले, यह देख लेगा कि सभी कर्मकार गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

4.64. स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबिल) हुई मैटीरियल ट्रेन की रक्षा—(1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मैटीरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप से खड़ी (स्टेबिल) नहीं की जाएगी।

(2) यदि कोई मैटीरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबिल) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि—

(क) मैटीरियल ट्रेन के बाह्य ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं और किसी कांटे या कीची का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।

(ख) जिस लाइन पर मैटीरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबिल) है उसके सभी अपेक्षित कांटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे कांटे शिकजे (कलैम्प) या बटखनी और पनी (बोल्ड और काटर) और तारों से जकड़ दिए गए हैं, तथा

(ग) ऐसे तारों की बाधियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगी जब तक कि मैटीरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं है।

(3) गाड़ तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि मैटीरियल ट्रेन इस नियम में निर्धारित रूप से रक्षित कर दी गई है।

4.65. रेल-पथ अनुक्षण मशीनों का संचालन;—रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई (पथ ट्रेक टेम्पिंग) करने वाली भयबा अनुक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

भ—निजी इंजिन तथा वाहन

4.66. निजी इंजिन तथा वाहन—विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजिन या अन्य वाहन को जो किसी स्वामी की निजी सम्पत्ति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

अध्याय 5

स्टेशनों का नियंत्रण तथा कार्यचालन

5.01 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी—(1) स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन की सीमा के अन्दर उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक निर्वहन के लिए, जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे।

(2) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिगनल, कांटे, सतपा (लेबिल आसिंग) के फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उनमें जो भी खराबियां हैं उनकी रिपोर्ट, वह उपयुक्त प्राधिकारी को तुरन्त देगा।

(3) स्टेशन मास्टर यह देखने के लिए भी जिम्मेदार है कि स्टेशन का कार्यचालन उन समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के पूर्णतः अनुसार किया जा रहा है।

(4) स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन किसयर न तो मांगगा और न देगा, और न ही प्रन्धान प्राधिकार देगा।

5.02. f में की प्रतियां देना तथा अन्य दस्तावेजों का वितरण या प्रवर्तन—स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि—

(क) उसके अधीनस्थ प्रत्येक रेल सेवक को, जिसे नियम 2.01 के अनुसार उन नियमों के प्राधिकृत अनुवाद की एक प्रति दी जानी चाहिए, मिल गई है।

(ख) प्रवृत्त कार्यचालन समयमापणी (वर्किंग टाइम टेबल) और साथ ही सभी शुद्धिपत्र तथा परिशिष्ट: यदि कोई है तो, संचालन नियम और अनुदेश और लाइन के संचालन से संबंधित अन्य सूचनाएं, विशेष अनुदेशों में निर्धारित रीति से ठीक प्रकार वितरित या प्रदर्शित कर दी गई हैं।

(ग) यदि उसका स्टेशन यातायात की वर्किंग के लिए खुला है तो समय-मापणी पत्रक और किराया-सूची सही रूप में प्रदर्शित की गई है, तथा

(घ) जनता के निरीक्षण के लिए, अधिनियम और मास एवं कीचिंग टैरिफ की प्रतियां उपलब्ध हैं।

5.03. आदेशों का पालन और पुस्तकें तथा विवरणियां (रिटर्न) रखना—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब आदेश और अनुदेश संबंधित कर्मचारियों को यथाविधि में दिए गए हैं और उनका उचित रूप में पालन किया जा रहा है और सब पुस्तकें और विवरणियां (रिटर्न) नियमित रूप से भरी जाती हैं और सफाई से रखी जाती हैं।

5.04. सिगनल कैबिन—(1) स्टेशन मास्टर, यदि उसके स्टेशन पर कोई सिगनल कैबिन है तो उनमें काम करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्यों की पूरी जानकारी रखेगा और इस बाबत अपना समाधान करेगा कि वे अपना कर्तव्य पालन सही ढंग से करते हैं। इन कर्मचारियों पर प्रभावकारी प्रशिक्षण के लिए स्टेशन मास्टर सिगनल कैबिन में लगातार जाता रहेगा।

(2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि निर्धारित उपकरण, सिगनल कैबिन में सहज ही उपलब्ध हैं और वे अच्छी धालू हालत में हैं।

(3) सिगनल कैबिन साथ सुधरे रखे जायेंगे और किसी अनधिकृत व्यक्ति को उनमें प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

5.05. कर्तव्य में उपेक्षा की रिपोर्ट—स्टेशन मास्टर अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों की इयूटी में उपेक्षा की सब रिपोर्टें अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को देगा।

5.06. स्टेशन संचालन नियम (स्टेशन वर्किंग रूलस)—(1) भारतीय रेलों के लिए साधारण नियम और रेल के सहायक नियमों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को, उसे लागू होने वाले और विशेष अनुदेशों के अधीन जारी किए गए स्टेशन संचालन नियम भी दिए जाएंगे।

(2) स्टेशन संचालन नियमों की एक प्रति या उनके आवश्यक उद्धरण सम्बन्धित कैबिन और समपानों (लेबल फासिंग) पर रखे जाएंगे।

5.07. प्ररूप (फार्म)—(1) इन नियमों में उल्लिखित सभी सन्देश और लिखित प्राधिकार, इन नियमों में अधिकृत अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्ररूपों (फार्म) में तैयार किए जाएंगे और उन पर स्टेशन की मोहर (स्टाम्प) लगाई जाएगी।

(2) यदि किसी आवश्यकता प्राधिकृत छपा हुआ प्ररूप (फार्म) उपलब्ध नहीं है तो या आवश्यक परिस्थितियों में आपातक उपाय के तौर पर एक हस्तलिखित प्ररूप (फार्म) जिस पर निर्धारित प्ररूप (फार्म) की सभी बातें होंगी, जारी किया जाएगा और स्टेशन डायरी में उसके कारणों का उल्लेख किया जाएगा।

5.08. उपेक्षित रेल पट्टे तथा इसका प्रचालन—किसी भी अनधिकृत व्यक्ति को सिगनलों, कांटों, बिजली के क्लक उपकरणों और संचालन उपकरणों अथवा रेल के संचालन से सम्बन्धित किसी भी अन्य उपकरण तक पहुंचने या उसे प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

5.09. अवरोध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश—(1) किसी अवरोध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए स्टेशन मास्टर—

(क) यदि सम्भव है तो, पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा इश्वर को सूचित करेगा कि गाड़ी अवरोध लाइन पर ली जाएगी।

(ख) यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के प्रवेश का नियंत्रण करने वाले सिगनल या सिगनलों को 'आफ' न किया जाए, तथा

(ग) यह सुनिश्चित करेगा कि जिन कांटों पर से गाड़ी को पास होता है, उन्हें सही तौर पर सेट कर दिया गया है और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है।

(2) सम्बन्धित रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी खड़ी कर देने के बाद उसे निम्नलिखित रीति से अवरोध लाइन पर लिया जा सकता है, अर्थात्:—

(क) जहां बुनावा (फासिंग-प्लान) सिगनल लगा है वहां उसे 'आफ' करके इश्वर को रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या

(ख) जहां सिगनल पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है वहां विशेष अनुदेशों के अनुसार, इश्वर को टेलीफोन पर रात (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए प्राधिकृत करना; या

(ग) 'आन' स्थिति में सम्बन्धित सिगनल या सिगनलों को पास करने के लिए इश्वर को लिखित प्राधिकार देना। यह प्राधिकार कार-पत्र किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जा सकता है, जो गाड़ी को पायलट करके उस सिगनल या उन सिगनलों से पास कराएगा।

(3) प्रवेश लाइन पर से जाने वाले सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर गाड़ी को तब तक खड़ा रखा जाएगा जब तक किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा उसे आगे बढ़ने के लिए हूड सिगनल नहीं दे दिया जाता।

(4) अवरोध के स्थान से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर एक रोक (स्टॉप) हूड सिगनल दिखाया जाएगा जो कि इश्वर को यह बताएगा कि गाड़ी को कहाँ खड़ा करना है।

(5) इश्वर गाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और वह किसी भी अवरोध से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

5.10. सिगनल रहित लाइन पर गाड़ी का प्रवेश—यदि किसी आपात स्थिति में गाड़ी का किसी ऐसी लाइन पर लिया जाना आवश्यक हो जाता है जिस पर प्रवेश के लिए सिगनल नहीं है तो स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि:—

(क) गाड़ी प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ी कर दी गई है,

(ख) जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है वह सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक अथवा उस स्थान तक जहां गाड़ी का खड़ा होना अपेक्षित है, खाली है।

(ग) सभी कांटों, जिन पर से गाड़ी पास होनी है, सही तौर पर सेट कर दिए गए हैं और सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला लगा दिया गया है, तथा

(घ) इश्वर को आगमन रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार दे दिया गया है। यह प्राधिकार किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा भेजा जाएगा जो गाड़ी को पायलट करके उसे सिगनल रहित लाइन पर ले जाएगा।

(2) इश्वर सिगनल रहित लाइन पर प्रवेश करने समय, सतर्कता से आगे बढ़ेगा और कोई अवरोध होने पर उसमें पहले ही गाड़ी रोकने के लिए तैयार रहेगा।

5.11. सिगनल रहित लाइन से गाड़ी प्रस्थान—(1) यदि गाड़ी को किसी ऐसी लाइन में प्रस्थान करना है जिनमें प्रस्थान (स्टार्टर) लाइन नहीं लगा है तो इश्वर को गाड़ी चलाने के लिए लिखित अनुमति दी जाएगी।

परन्तु जहां इश्वर को मूले (रेजिजिबल) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, वहां ऐसी अनुमति आवश्यक नहीं होगी।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति या मूर्त (टेन्जिल) प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी काटे सेट नहीं कर लिए जाते और सम्मुख (केसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

5.12. सामूहिक प्रस्थान सिगनल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान—
(1) यदि किसी गाड़ी को लाइनों के किसी ऐसे समूह की एक लाइन से प्रस्थान करना है जिनका सामूहिक प्रस्थान सिगनल है तो, ड्राइवर को संचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान प्राधिकार के अतिरिक्त, प्रस्थान की लिखित अनुमति भी दी जाएगी।

(2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति और प्रस्थान प्राधिकार, तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक गाड़ी के प्रस्थान के लिए सभी कांटों को सेट नहीं कर दिया जाता और सम्मुख (केसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

5.13. शंटिंग का नियंत्रण :—(1) शंटिंग कार्य का नियंत्रण स्थावर सिगनल या हैंड सिगनल या मोबिल निर्देशों द्वारा किया जाएगा।

(2) किन्तु ड्राइवर सिगनलों पर ही पूरी तरह निर्भर न रह कर सदैव चौकस और सतर्क रहेगा।

(3) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं कर दिया गया है, शंटिंग के दौरान गाड़ी की गति 15 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

5.14. शंटिंग की जिम्मेदारी—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि गाड़ियों या वाहनों को शंटिंग केवल ऐसे समय और रीति से की जाए कि उसमें खतरा न हो।

5.15. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन स्टेशनों पर शंटिंग—(1) केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) के अधीन किसी स्टेशन पर, यातायात केन्द्रीकृत नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) की अनुमति के बिना और जब केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल) लागू नहीं है तो स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना, कोई शंटिंग नहीं की जाएगी।

(2) आवश्यकता होने पर, केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) शंटिंग के लिए किसी स्टेशन या उसके किसी भाग के यातायात संचालन का स्थानीय नियंत्रण स्टेशन मास्टर को सौंप सकता है और तत्पश्चात् वही शंट स्टेशन या उसके उस भाग पर विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित रीति से शंटिंग के लिए जिम्मेदार होगा जिसके लिए उसे स्थानीय नियंत्रण सौंपा गया है।

5.16. गाड़ियों के प्रवेश के समय शंटिंग—जब कभी किसी ऐसी लाइन पर आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'आफ' किये जायें जिसका पृथक्करण (आइसोलेटेड) नहीं किया गया है तो उन कांटों की ओर कोई शंटिंग नहीं की जायेगी जिस पर कि आने वाली गाड़ी को पास होना है।

5.17. समपार (लेबिल क्रॉसिंग) के पास शंटिंग—किसी समपार (लेबिल क्रॉसिंग) के पास या आर-पार शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक, ड्राइवर को गाड़ी समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पार करने की अनुमति देने से पहले, यह सुनिश्चित कर लेगा कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद करके उसमें ताजे लगा दिए गए हैं।

5.18. रात्रि में अथवा धूम्र, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, गाड़ी को अग्रिम स्थिति तक लाका—रात्रि में अथवा धूम्र, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, प्रस्थान प्राधिकार की प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी को अग्रिम स्थिति में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल तक लाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, किन्तु उस दशा में ऐसी अनुमति दी जा सकती है जब ट्रेक मफिट अग्रिम स्थिति में उस गाड़ी की उपस्थिति का संकेत देते हैं।

5.19. परिचालित लाइन पर अवरोध—(1) कोई भी रेल सेवक परिचालित लाइन का उल्लंघन करने वाला या उसमें अवरोध डालने वाला लघान, शंटिंग या अन्य कोई काम तब तक प्रारम्भ नहीं करेगा जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर से या विशेष अनुदेशों के अधीन उस शक्ति नामित किसी अन्य रेल सेवक से पूर्व मंजूरी नहीं ले ली है। पूर्व-मंजूरी देने वाला व्यक्ति यह देख लेगा कि उक्त काम के होने के दौरान, यातायात की रक्षा के लिए सभी आवश्यक उपाय कर लिए गए हैं। और जब तक अवरोध दूर नहीं हो जाता तब तक आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जाएंगे।

(2) किसी सेन्ड हम्प का अथवा अथवा-रोध (स्लेन्डेंड एण्ड) को किसी भी कारण अवरोध नहीं किया जाएगा और यदि वह अवरोध हो जाता है तो सिगनलों को 'आफ' करने के लिए इसे 'पर्याप्त दूरी' का एवजा नहीं माना जाएगा।

5.20. उतार-चढ़ाव पर शंटिंग करना—यदि उतार-चढ़ाव पर शंटिंग की जा रही है तो शंटिंग का प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि—

(क) पर्याप्त संख्या में ट्रेक लगा दिए गए हैं, जहां आवश्यक है वहां गुट्टी रोक (स्प्रिंग) लगा दिए गए हैं, जहां स्लिप सार्सिडिंग काटे या ट्रेप लगे हैं उन्हें संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, सेट कर दिया गया है और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिए, पूरी सावधानी बरती गई है, तथा

(ख) लाइन के खड़ी ढलान वाले किसी भाग पर, जहां न तो पृथक्करण (आइसोलेटेड) है और न ही क्लिप सार्सिडिंगों द्वारा रक्षण है, वहां उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंचन लगा दिया गया है।

नोट—इस नियम के प्रयोजन के लिए खड़ी ढलान 260 में / या इससे तीव्र होगी, पर रोखर बेयरिंग से युक्त वाहनों के लिए 400 में। या इससे तीव्र ढलान को खड़ी ढलान माना जाएगा।

5.21. लूज शंटिंग—केन, ऐसे वाहन जिनमें यात्री, कर्मकार, बिस्फोटक, खतरनाक माल या पशु है या विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाने वाले किसी अन्य वाहन की न तो लूज शंटिंग की जाएगी और नहीं, ऐसे वाहनों के साथ कोई लूज शंटिंग की जाएगी।

5.22. वाहनों को स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में छोड़ना—कोई भी रेल सेवक किसी भी वाहन को स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक वह वाहन सब परिचालित लाइनों से अलग नहीं है और, विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय जब तक उसके पहिए भली प्रकार जकड़ नहीं दिए गए हैं।

5.23. स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखना—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि स्टेशन पर खड़े हुए वाहन विशेष अनुदेशों के अनुसार भली प्रकार बांध दिए गए हैं।

अध्याय 6

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनाएं

6.01 दुर्घटना या अवरोध—(1) यदि स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक मावधानियां करेगा।

(2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा।

(3) स्टेशन मास्टर यथासंभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा।

6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन—किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर, अथवा संचार साधन फेल या अवरुद्ध हो जाने पर आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

6-03 स्टेशनों के बीच रकी गाड़ियों की रक्षा

यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और ड्राइवर को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह निर्धारित कोड में सीटी-बजाकर या अन्य साधनों द्वारा गार्ड को इस बात से अवगत कराएगा और उससे खतरे के हंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। इसके बाद तत्काल गार्ड और ड्राइवर गाड़ी के पीछे और आगे निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे; अर्थात्:—

(i) इकहरी लाइन सेक्शन पर अथवा दोहरी या बहुलाईन सेक्शन पर जब वह अस्थायी रूप से इकहरी लाइन सेक्शन के रूप में संचालित हो।

(क) गाड़ी की रक्षा के लिए या तो गार्ड स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की रक्षा के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया है तो वह परामर्श के लिए ड्राइवर के पास जाएगा।

(ख) गाड़ी की रक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए उसे लगातार खतरे का हंड सिगनल दिखाएगा और अपने हंड सिगनलों के अतिरिक्त, अपने साथ लाए गए पटाखे नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध हुआ है, अर्थात्:— उसके जाने की दिशा में, एक पटाखा अपनी गाड़ी से 400 मीटर दूर रखेगा, और अपनी गाड़ी से कम से कम 800 मीटर दूर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, तीन पटाखे रखेगा जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे परन्तु बड़ी लाइन पर, पहला पटाखा गाड़ी के रुकने के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर रखा जाएगा और तीन पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर होंगे, 1200 मीटर की दूरी पर रखे जाएंगे।

(ग) यदि कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की रक्षा के लिए आगे बढ़ेगा तो वह उप-खंड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद, किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तब तक अपना खतरे का हंड सिगनल दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(घ) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की रक्षा के लिए पीछे जाता है तो वह उप-खंड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए खतरे का हंड सिगनल दिखाने के लिए तब तक के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुलाया लिया जाता और गार्ड स्वयं कारण का पता लगाने के लिए अपनी गाड़ी पर लौट जाएगा।

(ङ) यदि गार्ड को खतरे का हंड सिगनल दिखाने के लिए उप-खंड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह ड्राइवर से पता करने के बाद, एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा जहां उसने तीन पटाखे रखे हैं और जाते हुए तथा वहां पहुंचकर किसी भी आती हुई गाड़ी को खतरे का हंड सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता।

(च) जब गार्ड का उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीनों पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा।

(छ) यदि दोहरी (डबल) या बहुलाईनों वाले सेक्शन पर सहायता मांगी जाती है, या इकहरी (सिंगल) लाइन वाले सेक्शन पर बहुलाईनों वाले सेक्शन पर या किसी दोहरी (डबल) या बहुलाईनों के सेक्शन पर जहां अस्थायी रूप से इकहरी (सिंगल) लाइन संचालन हो रहा है, ड्राइवर तुरन्त सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा और उप-खंड (ख) और (च) में निर्धारित रीति से गाड़ी की रक्षा के लिए या तो स्वयं जाएगा या फायरमैन अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा।

(ज) यदि कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे तो गाड़ी की रक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति तुरन्त गाड़ी से यथासंभव दूर लाइन पर पटाखे रखेगा।

(ii) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहां दो लाईनों पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं।

यदि यह सुस्पष्ट है कि बगल वाली लाइन पर जहां सामान्य रूप से गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरोध हैं तो ड्राइवर तुरन्त या तो स्वयं जाएगा या अपने सहायक ड्राइवर अथवा फायरमैन अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा जो बगल वाली लाइन की सामने की ओर से, उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति से, रक्षा करेगा। गार्ड, किसी सक्षम व्यक्ति को, यदि उपलब्ध हो, गाड़ी की पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए भेजेगा और स्वयं तुरन्त सहायता करने के लिए और बगल वाली लाइन की सामने की ओर से उपरोक्त खंड (ii) में विहित रीति से रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा। यदि यह ज्ञात न हो कि बगल वाली लाइन पर अवरोध है या नहीं, तो ड्राइवर बगल वाली लाइन की रक्षा करने के लिए उपरिबर्णित कार्रवाई करेगा और गार्ड गाड़ी को ध्यानपूर्वक देखते हुए इंजन की ओर बढ़ेगा। यदि गार्ड को यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन पर

अवरोध है तो वह सहायता के लिए और बगल वाली लाइन की उपरिर्णित रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा। यदि उसे पता चले, कि बगल वाली लाइन पर अवरोध नहीं है, तो वह ड्राइवर के साथ परामर्श करने के पश्चात् उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति से गाड़ी की पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए वापस जाएगा यदि उसने इस प्रयोजन के लिए किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को पहले ही भेजा हुआ हो।

(iii) नामित लाइनों पर एक विशेष यातायात सहित बहू लाइन संवहन पर

जब यह सुस्पष्ट है कि बगल वाली लाइन पर, जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरोध है, अथवा जब यह ज्ञात न हो, कि किसी ऐसी लाइन पर अवरोध है अथवा नहीं, तो ड्राइवर तुरन्त बगल वाली लाइन/लाइनों की रक्षा करने के लिए उपरोक्त खंड (ii) में विहित रीति में कार्रवाई करेगा। यदि यह सुस्पष्ट है कि बगल वाली लाइन पर जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, अवरोध है अथवा जब यह ज्ञात नहीं है कि किसी ऐसी लाइन पर अवरोध है अथवा नहीं, तो गाड़ें तुरन्त ऐसी लाइन/लाइनों की उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति में रक्षा करेगा। यदि यह सुस्पष्ट है कि बगल वाली लाइन/लाइनों पर जिस/जिन पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरोध है और ऐसी किसी भी लाइन पर, जिस पर गाड़ियां प्रभावित गाड़ियों की दिशा में चलती हैं, अवरोध नहीं है तो वह, सहायता के लिए और उपरोक्त खंड (ii) अनुसार बगल वाली लाइन/लाइनों की जिस/जिन पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं, रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा। यदि उस लाइन के अतिरिक्त जिस पर गाड़ियां प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, कोई अन्य लाइन भी जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, अवरोध है तो गाड़ें का प्राथमिक कर्तव्य होगा कि वह, उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति से, पीछे की ओर से उस लाइन की, जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं, रक्षा करेगा। यह कार्रवाई करने के बाद ही वह, सहायता करने के लिए और उस अवरोध बगल वाली लाइन/लाइनों की, जिस पर गाड़ियां सामान्य रूप से विपरीत दिशा में चलती हैं, सामने की ओर से रक्षा सुनिश्चित करने के लिए आगे बढ़ेगा।

(iv) ऐसे संवहनों पर जहाँ गाड़ियां बगल वाली लाइन/लाइनों पर दोनों दिशाओं में चलती हैं।

यदि यह सुस्पष्ट नहीं है कि बगल वाली लाइन पर अवरोध नहीं है तो ड्राइवर बगल वाली लाइन/लाइनों की सामने की ओर से रक्षा करेगा और गाड़ें बगल वाली लाइन/लाइनों की पीछे की ओर से उपरोक्त खंड (i) में विहित रीति से रक्षा करेगा। यह कार्रवाई करने के बाद ही गाड़ें सहायता करने के लिए और बगल वाली लाइन/लाइनों की सामने की ओर से रक्षा करने के लिए आगे बढ़ेगा।

(v) दोहरी बहुलाइनों के संवहन पर खड़ी प्रभावित गाड़ी वाली लाइन की रक्षा

उपरोक्त खंड (ii), (iii) और (iv) में विहित रीति में बगल वाली लाइन/लाइनों की रक्षा करने के बाद ही उस

लाइन की, जिस पर प्रभावित गाड़ी खड़ी है, सामने की ओर से और पीछे की ओर से रक्षा करने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

(vi) गाड़ी रुकने के कारण का पता लगाने और उसे दूर करने के लिए कार्यवाही:

इसमें अथवा वाहन में किसी दोष का पता लगाने या उसे सुधारने के लिए अथवा किसी अन्य अवरोध आदि को, जिसके कारण से गाड़ी रुकी हुई हो, दूर करने के लिए, यदि व्यवहार्य हो तो, केवल यह सुनिश्चित करने के बाद ही कि गाड़ी की रक्षा ऊपर उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार उपयुक्त रूप से की गई है, कार्रवाई की जाएगी।

(vii) यदि बाद में यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन या लाइनें अवरोधमुक्त हैं तो उस पर से रक्षा व्यवस्था हटाई जा सकती है, किन्तु तब नहीं जबकि सहायता के लिए किसी आने वाली गाड़ी को रोकना वांछित है।

(2) (i) यदि किसी गाड़ी के साथ गाड़ें नहीं हैं तो इस नियम में गाड़ें के अधिकृत कर्तव्य ड्राइवर अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(ii) ड्राइवर की किसी असमर्थता की दशा में, इस नियम में ड्राइवर के अधिकृत कर्तव्य गाड़ें अथवा उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

(4) यदि किसी गाड़ी के साथ गाड़ें नहीं हैं तो इस नियम में गाड़ें के अधिकृत कर्तव्य, ड्राइवर या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त रेल सेवक को करने होंगे।

6.04 प्रसाधारण रूप से विलंबित गाड़ियां—(1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और माल गाड़ी 20 मिनट के भीतर वहाँ नहीं पहुँचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त इस बात की सूचना पिछले स्टेशन की और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर, पाम वाली लाइन या लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से आने वाली सभी गाड़ियों को तुरन्त रोक देंगे और उपयुक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के ड्राइवरों और गाड़ों का नेतावनी देंगे और साथ ही विलम्बित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।

(2) परिस्थिति अनुसार प्रेषित होने पर उपरोक्त कार्रवाई इससे पहले भी की जाएगी।

6.05 दुर्घटना या गाड़ी चिगड़ जाने की सूचना भेजना—यदि किसी कारणवश इंजन आगे नहीं बढ़ सकता है तो गाड़ें या उसकी घड़ी की स्थिति में ड्राइवर निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर, किस प्रकार हुई है और उसका क्या कारण है और यदि सहायता मांगी गई है तो गाड़ी तब तक चलाई नहीं जायेगी जब तक ऐसी सहायता पहुँच नहीं जाती है। परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो वह पैदा हो चुकी गति से चलाई जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पहले किसी सक्षम रेल सेवक को गाड़ी की रक्षा के लिए हैड सिगनल और पटरियों के साथ चेजा जायेगा। ऐसा रेल सेवक गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे रहेगा। गाड़ी के पिछले सिरे की भी इसी प्रकार रक्षा की जायेगी।

6.06 प्रस्थान प्राधिकार के बिना ब्लाक स्टेशन में गाड़ी—(1) जब किसी ड्राइवर को ब्लाक संकेतन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तुरन्त गाड़ी रोक देगा।

(2) वह गाड़ी ब्लाक संकेतन में एक अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।

(3) गाड़ी या उसकी अनुपस्थिति में ड्राइवर इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लाक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिन स्टेशन मास्टर को घटना की रिपोर्ट की गई है उनके द्वारा दिए गए अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलाई जाएगी।

परन्तु यदि समुचित मूर्त (टेन्जिलिबल) प्रस्थान प्राधिकार मार्ग में खो जाता है तो ड्राइवर अगले स्टेशन तक जा सकेगा और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित शराबों की रिपोर्ट नियंत्रक (कन्ट्रोलर) या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) को देना—(1) यदि किसी निश्चित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो ड्राइवर, गाड़ें और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीय कृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) को देंगे।

(2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रेफिक कन्ट्रोल ऑपरेटर) ऐसी खगोलीय या राश्ट्र की जानकारी मिलने पर, उपकरण के अनुसंधान के लिए जिम्मेदार रेल सेवकों को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

6.08 गाड़ी का विभाजन—(1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उसमें अन्तर्गत हो जाता है तो—(क) ड्राइवर यथासम्भव, गाड़ी के अगले भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह न समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिसमें कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना न रहे और निर्धारित कोड में छोट्टी देकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गाड़ें को देगा।

(ख) गाड़ी के पिछले भाग में गाड़ें या गाड़ों द्वारा—

(1) अगले भाग से टक्कर बचाने के लिए सभी भरसक प्रयत्न किये जायेंगे;

(2) यदि हैड ब्रेक है तो तुरन्त उन्हें लगा दिया जायेगा, तथा

(घ) यदि कोई उच्चालक (वेकिंग) इंजन है तो, उसका ड्राइवर गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के ड्राइवर का ध्यान आकषिप्त करने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।

(2) गाड़ी के पिछले भाग के रुकते ही, गाड़ी का गाड़ें, आगे और पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग की रक्षा करेगा और हैड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक है और विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया गया है, गुट्टी रोक (स्ट्रेग) तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों की स्थिर स्थिति में रखने के लिए कार्य करेगा।

(3) गाड़ें दिन में हरी झंडी और रात्रि में सफेद बत्ती यथासम्भव अधिक से अधिक ऊपर और नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित हो जाने का संकेत देगा।

(4) जब विभाजित गाड़ी के दोनों भाग एक दूसरे में दिखाई पड़ने वाली दूरी में रुक कर खड़े हो जाते हैं तो उन्हें जोड़ना संभव और निरापद है तो गाड़ी को गाड़ें के हैड सिगनलों की सहायता से, पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु यह तब तक गाड़ी के पिछले भाग को भली प्रकार स्थायी रखने के लिए उपनियम (2) में बताई गई रीति से आवश्यक मावधानी बरती जाए।

(5) यदि विभाजित गाड़ी का ड्राइवर अगले भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुंच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को और रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके भारमाधक रेल सेवक को भी देगा और मूर्त (टेन्जिलिबल) प्रस्थान प्राधिकार को यदि कोई है तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि ब्लाक संकेतन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता।

(6) इस नियम में गाड़ें के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में ड्राइवर को करने होंगे।

6.09 ब्लाक संकेतन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग—(1) यदि किसी ब्लाक संकेतन में रुकी हुई गाड़ी का, उसके दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन की पूरी गाड़ी को आगे न खींच सकने के कारण, विभाजन आवश्यक है तो गाड़ें अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिए नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त कार्रवाई करेगा।

(2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गाड़ें उपनियम (1) में उपबंधित रूप में कार्रवाई करने के बाद और युग्मक (कप्लिंग) काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा, यदि आवश्यक है तो गाड़ी के पिछले भाग को स्थिर रखने के लिए उसे मावधानीपूर्वक अन्यथा जकड़ कर रखेगा।

(3) गाड़ें उपनियम (2) में उपबन्धित रूप में कार्रवाई कर लेने के पश्चात् ड्राइवर को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काट कर अगले स्टेशन तक ले जाए और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का भी लिखित अनुदेश दे सकता है।

(4) हकहरी (सिंगल) लाइन के जिन संकेतनों पर टोकन कार्य-चालन हो रहा है उनमें ड्राइवर अपनी गाड़ी का कोई भी भाग ब्लाक संकेतन में छोड़ने से पहले, टोकन गाड़ें को सौंप देगा और उसके लिए गाड़ें से लिखित रसीद लेगा। गाड़ें वह टोकन तब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सब वाहन ब्लाक संकेतन से बाहर नहीं हो जाते।

(5) रात्रि, धुंध, कोहरा या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, जैसे ही इंजन, वाहि अकेला या वाहनों के साथ, बड़े बड़े गाड़ें—

(क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी की आगे से भी रक्षा करेगा, तथा

(ब) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के पिछले भाग के सबसे आगे के बाहन पर लागू बन्नी दिखाई जाए।

(6) जब गाड़ी का भ्रमण भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले बाहन पर कोई पिछली बत्ती (टेल) लैम्प या (टैल) पिछला बोर्ड नहीं लगाया जाएगा, परन्तु गाई उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुमति में उसका पूरा नंबर लिख कर देगा।

(7) यह जानने हुए कि पिछले के ब्लाक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करने ही ड्राइवर का सबसे पहला कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को इस बात की सूचना चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते में कोई केबिन पड़ता है तो केबिन के प्रभारी (इन्चार्ज) रेल सेवक को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी।

(8) जब उपनियम (3) में विनिर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना है तो गाई, इंजन आने तक, ब्लाक सेक्शन में छोड़े गए गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनु-गामी गाड़ी को, अपने प्रभार (चार्ज) वाले किसी बाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।

(9) (क) ड्राइवर अपने इंजन को अकेला या बाहनों सहित उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लाएगा जब तक कि उपनियम (3) के अधीन गाई से उसे ऐसा करने के लिए लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।

(ख) इसके प्रतिरिक्त ड्राइवर बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेल पथ के जिस भाग पर से उक्त ड्राइवर को वापस लौटना है उस पर कोई अन्य गाड़ी न लाई जाए और न ही उसे पार (क्रॉस) किया जाए।

(ग) स्टेशन मास्टर, इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले, उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक प्राप्तावन प्राप्त करेगा, जिनके पास विपथन (ड्राइवर्शन) सुविधाएं हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

(10) दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन ड्राइवर, संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहां तक लौटा ले जाएगा जहां से पार (क्रॉस) करके वह उस लाइन पर पहुंच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है उस तक गाड़ी को ले जाएगा।

(11) यदि ड्राइवर लिखित अनुदेशों के अधीन, दोहरी (डबल) लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विरुद्ध या इकहरी (सिंगल) लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात दिशा के विरुद्ध जाता है तो वह सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोष्ठ में बार-बार सीटी देता रहेगा।

6.10 आग लगाना—(1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानियां या सम्पत्ति को क्षति पहुंचने की संभावना है तो वह जीवन व सम्पत्ति को रक्षा के लिए और आग को फैलने से रोकने तथा उसे बुझाने के लिए, यथासंभव, सभी उपाय करेगा।

(2) यदि आग किसी विद्युत उपकरण में या उसके आस-पास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपकरण के संचालन में लक्ष्य है तथा इस कार्य के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की बिजली मक्काई तुरंत काट देगा।

(3) आग लगने की हर बटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जायेगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्रवाई करेगा।

6.11 स्टेशन से बाहनों का भ्रमण भागना—यदि कोई बाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना वृत्ताने के लिए तुरंत दूसरे स्टेशनों तथा अन्य संबंधित व्यक्तियों की यथासंभव चेतावनी देने की कार्रवाई करेगा।

अध्याय 7

संचालन पद्धतियां

7.01 संचालन पद्धतियां—(1) स्टेशनों के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का संचालन निम्नलिखित किसी एक पद्धति के अनुसार किया जाएगा, अर्थात्—

- (क) पूर्ण ब्लाक पद्धति,
- (ख) स्वचालित ब्लाक पद्धति,
- (ग) अनुगामी गाड़ी पद्धति,
- (घ) पायलट गाई पद्धति,
- (ङ) ट्रेन-स्टाफ तथा टिकट पद्धति, या
- (च) केवल एक गाड़ी पद्धति।

(2) प्रत्येक रेल पर पूर्ण ब्लाक पद्धति तथा स्वचालित ब्लाक पद्धति का प्रयोग किया जाएगा। किन्तु उन नियम (1) में उल्लिखित किसी अन्य संचालन पद्धति का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अधीन रेल या रेलों के किसी अन्य भाग पर संजूर किया जा सकता है। प्रत्येक पद्धति का प्रयोग उसकी लागू उन रानों के अधीन किया जायेगा जो इन नियमों में वर्णित है।

7.02 सिगनल तथा गाड़ी के संचालन से संबंधित साधारण नियमों का लागू होना—यदि कोई अन्यथा उपबंध नहीं किया गया है तो सिगनलों और गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम इन नियमों में वर्णित संचालन पद्धतियों को भी लागू होंगे।

अध्याय 8

पूर्ण ब्लाक पद्धति

क—आवश्यक बातें।

8.01 पूर्ण ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें—(1) जहां गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लाक पद्धति पर होता है, वहां—

- (क) किसी भी गाड़ी को ब्लाक स्टेशन से चलने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि आगे के ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लियर नहीं मिल जाता।
- (ख) दोहरी (डबल) लाइनों पर ऐसा लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि जिस ब्लाक स्टेशन पर लाइन क्लियर दिया जाता है उसके प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है।
- (ग) इकहरी (सिंगल) लाइनों पर लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि लाइन क्लियर देने वाले ब्लाक स्टेशन पर लाइन, उसी दिशा में जाने वाली गाड़ियों से केवल प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक ही नहीं बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक, साफ नहीं है और लाइन क्लियर पाने वाले ब्लाक स्टेशन की ओर जाने वाली गाड़ियों से भी साफ नहीं है।

(2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिए गए हैं, उपनियम (1) के खंड (ख) और (ग) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी निम्नलिखित से कम नहीं होगी, अर्थात्—

- (क) दिग्-संकेतों और क्वाड्रेंट सिगनल अथवा दिग्-संकेतों संगीत बत्ती सिगनल व्यवस्था में, 400 मीटर, तथा

(ख) बहु-संकेती सिगनल या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था में, 180 मीटर।

ख--लाइन क्लियर देने की शर्तें

8.02 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें.—इकहरी (सिंगल) अथवा दोहरी (डबल) लाइन पर 'ए' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि—

- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिए गए हैं,
- (ग) जिस लाइन पर गाड़ी ली जाती है वह प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक साफ नहीं है, तथा
- (घ) उक्त लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सभी काटे सही ढंग से सेट नहीं कर दिए गए हैं और सभी सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर ताला नहीं लगा दिया गया है।

8.03 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें.—(1) दोहरी (डबल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि—

- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिए गए हैं, अथवा
- (ग) लाइन—

- (1) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर, निकट (होम) सिगनल तक साफ नहीं है, तथा
- (2) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक अथवा ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक (यदि कोई लगा है) साफ नहीं है।

(2) इकहरी (सिंगल) लाइन पर 'बी' क्लास स्टेशन पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा, जब तक कि—

- (क) ठीक पहले जाने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ पहुँची है,
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से 'आन' नहीं कर दिए गए हैं, तथा
- (ग) लाइन निम्नलिखित तक साफ नहीं है, अर्थात्:—

- (1) द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर—स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम मिर के शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल तक,

अथवा

यदि शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो निकट (होम) सिगनल तक,

अथवा

यदि शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल या निकट (होम) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक,

(2) बहु-संकेती या संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले स्टेशनों पर—

स्टेशन पर प्रत्याशित गाड़ी के निकटतम मिर की तरफ के शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल यदि कोई है तक,

अथवा

यदि शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल नहीं है तो बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों तक।

नोट—'बी' क्लास के इकहरी (सिंगल) लाइन वाले स्टेशन पर, यदि दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन को लाइन क्लियर दे दिया गया है तो यह नियम किसी गाड़ी की, उसके विपरीत दिशा से चला रहे प्रवेश करने के लिये मना नहीं करता है परन्तु यह तब जब द्वि-संकेती सिगनल व्यवस्था में बाहरी (आउटर) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बीच की दूरी तथा बहु-संकेती सिगनल व्यवस्था अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था में निकट (होम) सिगनल और बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बीच की दूरी लाइन क्लियर चेदने की शर्तों से संबंधित नियम 8.01 में निर्धारित पर्याप्त दूरी और नियम 3.40 में गाड़ी के प्रवेश के लिए निकट (होम) सिगनल की साफ करने की शर्तों के अन्तर्गत निर्धारित पर्याप्त दूरी के शोध से कम नहीं है, चाहे नियम 3.32 के उपनियम (1) में निर्धारित शॉटिंग लिमिट बोर्ड या अग्रिम प्रस्थान (एडवांस स्टार्टर) सिगनल नहीं हो जायेगा या है।

पृष्ठ 46 पर दृष्टान्त चित्र देखें।

8.04 'सी' क्लास स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तें.—इकहरी (सिंगल) लाइन अथवा दोहरी (डबल) लाइन पर द्वि-संकेती, बहु-संकेती अथवा संशोधित लोअर क्वाड्रेंट सिगनल व्यवस्था वाले 'सी' क्लास स्टेशनों पर लाइन तब तक साफ नहीं समझी जाएगी और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि—

- (क) ठीक पहले जाने वाली पूरी गाड़ी निकट (होम) सिगनल से कम से कम 400 मीटर आगे नहीं चली गई है और वह चलती हो नहीं आ रही है, तथा
- (ख) पिछली गाड़ी के लिए, 'आफ' किए गए सम्मुख सिगनल उक्त गाड़ी के जाने के बाद फिर से 'आन' नहीं कर दिए गए हैं;

परन्तु यह तब जब इकहरी (सिंगल) लाइन पर, दूसरे मिर के ब्लॉक स्टेशन के ब्लॉक हट की ओर विपरीत दिशा में चलने वाली गाड़ियों से भी लाइन साफ है।

ग--अवरोध-दोहरी (डबल) लाइन

8.05 दोहरी (डबल) लाइन के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी आते समय अवरोध.—(1) 'ए' क्लास स्टेशन—जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर अथवा जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है उस पर, संबंधित प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा।

(2) 'बी' क्लास स्टेशन—जब लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शॉटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जायें।

(3) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किए जा चुके हैं तो शॉटिंग कार्य उन कांटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

8.06 बोहरी (उबल) लाइन वाले ब्लाक स्टेशन में अवरोध—(1) यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(2) पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लाक बैक नहीं किया गया है।

(3) अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लाक फॉरवर्ड नहीं कर दिया गया है।

परन्तु यदि अगला ब्लाक सेक्शन, स्टेशन से दूर जाती हुई गाड़ी से घिरा हुआ है तो उस गाड़ी के पीछे शंटिंग या अवरोध की अनुमति गाड़ी की गति, भार और ब्रेक शक्ति तथा सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है और जैसे ही गाड़ी के अगले ब्लाक स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को, यदि वह तब तक अवरोध है, ब्लाक फॉरवर्ड कर दिया जाएगा।

नोट:—नियम 8.14 भी देखें।

घ—अवरोध इकहरी (सिंगल) लाइन

घ.1 'ए' क्लास स्टेशन

8.07. गाड़ी आते समय इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर अवरोध—यदि लाइन क्लियर दिया जा चुका है तो निकट (होम) सिगनल के बाहर या जिस लाइन पर गाड़ी ली जाती है उग पर, उस गाड़ी का नियंत्रण करने वाले प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक कोई अवरोध नहीं होने दिया जाएगा।

8.08. इकहरी (सिंगल) लाइन 'ए' क्लास स्टेशन पर ब्लाक सेक्शन अवरोध करना—शंटिंग कार्य के लिये ब्लाक सेक्शन तब तक अवरोध नहीं होने दिया जाएगा, जब तक कि—

- (क) स्टेशन मास्टर ने ब्लाक सेक्शन के दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया है, अथवा
- (ख) ब्लाक सेक्शन ब्लाक बैक नहीं कर दिया गया है, अथवा
- (ग) शंटिंग करने वाला ब्लाक स्टेशन उससे दूर जाने वाली गाड़ी से घिरा हुआ नहीं है, ऐसी वशा में शंटिंग की अनुमति, गाड़ियों की गति, भार, ब्रेक-शक्ति और सेक्शन के उतार-चढ़ाव का ध्यान रखते हुए, विशेष अनुदेशों के अधीन दी जा सकती है। गाड़ी पहुँचने की सूचना मिलते ही ब्लाक सेक्शन को ब्लाक बैक कर दिया जाएगा, तथा
- (घ) ड्राइवर या शंटिंग कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) किसी अन्य व्यक्ति को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रीति से शंटिंग कार्य के लिए स्टेशन मास्टर से स्पष्ट आदेश नहीं मिल जाता है।

घ-2 'बी' क्लास स्टेशन

8.09 इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर आती हुई गाड़ी के मार्ग में अवरोध—जिस गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा चुका है उसके मार्ग में द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में निकट (होम) सिगनल के बाहर या बहु-संकेती अथवा संशोधित सोभर क्वार्टेट सिगनल क्षेत्र में बाह्यतम सम्मुख (फेसिंग) कांटों के बाहर लाइन तभी अवरोध की जाएगी

जब कि शंटिंग लिमिट बोर्ड या प्रथम प्रस्थान (गुडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल लगा है और विशेष अनुदेशों के अधीन गाड़ियों की गति- भार, ब्रेक-शक्ति, उतार-चढ़ाव, प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल की स्थिति और उग दूरी का, जहाँ से आती हुई गाड़ी का ड्राइवर सिगनल देख सकता है, ध्यान रखा गया है।

8.10 इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन में अवरोध—(1) यदि आवश्यक सिगनल 'आन' रखे जाते हैं तो स्टेशन सेक्शन में शंटिंग की जा सकती है, परन्तु शंटिंग लिमिट बोर्ड या अगला प्रस्थान (गुडवांस्ट स्टार्टर) सिगनल लगा होने पर वहाँ तक शंटिंग के लिए नियम 8.09 के उपबन्धों का अनुपालन किया जाएगा।

(2) जब किसी ऐसी लाइन पर, जो पृथक नहीं की गई है, आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल 'आफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कांटों की तरफ नहीं किया जाएगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को पास करना है।

8.11. इकहरी (सिंगल) लाइन द्वि-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन पर स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध—स्टेशन सेक्शन के बाहर और बाहरी (आउटर) सिगनल तक की लाइन तब तक अवरोध नहीं की जाएगी, जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेक्शन संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है तथा जब तक कि—

- (क) जिस ब्लाक सेक्शन में शंटिंग होनी है वह किसी आती हुई गाड़ी से साफ नहीं है और सभी सम्मुख और आवश्यक सिगनल 'आन' स्थिति में नहीं है, अथवा
- (ख) यदि कोई आती हुई गाड़ी बाहरी (आउटर) सिगनल पर पहुँच चुकी है तो, स्टेशन मास्टर ने इस बाबत अपना समाधान नहीं कर लिया है कि गाड़ी उस सिगनल पर पूरी तरह खड़ी कर दी गई है।

परन्तु खंड (ख) के अधीन लाइन को धुंध, कोहरे या लुफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, या किसी भी दशा में तब तक अवरोध नहीं किया जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत नहीं है।

8.12 इकहरी (सिंगल) लाइन पर हस्त-चालित बहु-संकेती सिगनल वाले 'बी' क्लास स्टेशन के स्टेशन सेक्शन के बाहर अवरोध—स्टेशन सेक्शन के बाहर और प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तक की लाइन को तब तक अवरोध नहीं किया जाएगा जब तक कि स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में विशेष रूप से नियुक्त रेल सेक्शन संचालन कार्य का प्रभारी (इंचार्ज) नहीं है और जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन जिसमें शंटिंग होनी है, आती हुई गाड़ी से साफ नहीं हो गया है।

8.13 इकहरी (सिंगल) लाइन 'बी' क्लास स्टेशन पर प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल से बाहर अवरोध—प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरोध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन को ब्लाक बैक नहीं कर दिया जाता।

ड—साधारण उपबन्ध

8.14. ब्लाक बैक या ब्लाक फॉरवर्ड—ब्लाक बैक या ब्लाक फॉरवर्ड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित कार्य-विधि के अनुसार ही किया जाएगा।

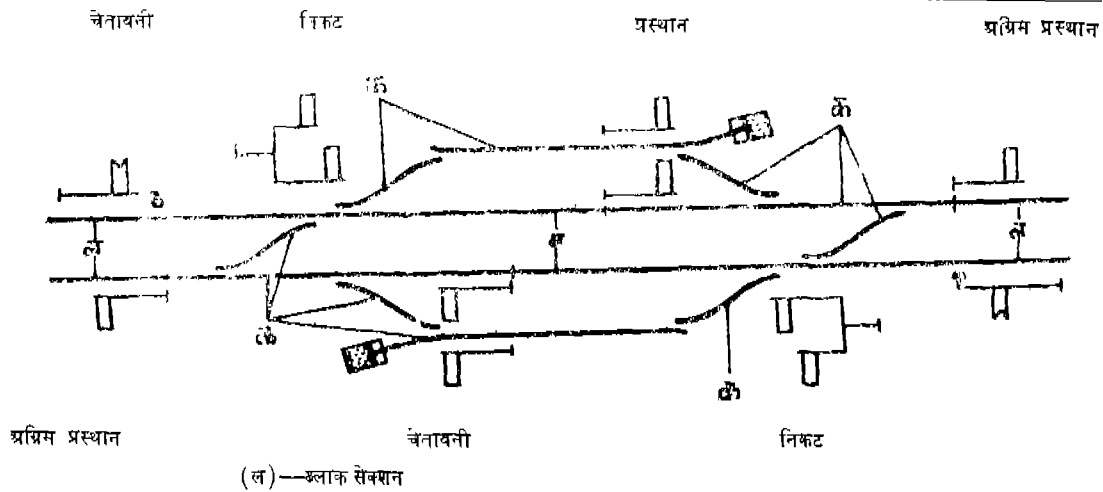
8.15 ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध के लिए प्राधिकार—ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध की अनुमति देते समय, ड्राइवर को ब्लाक सेक्शन में शंटिंग के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित प्राधिकार

दिया जाएगा और यह प्राधिकार निम्नलिखित किसी भी रूप में हो सकता है, अर्थात्—

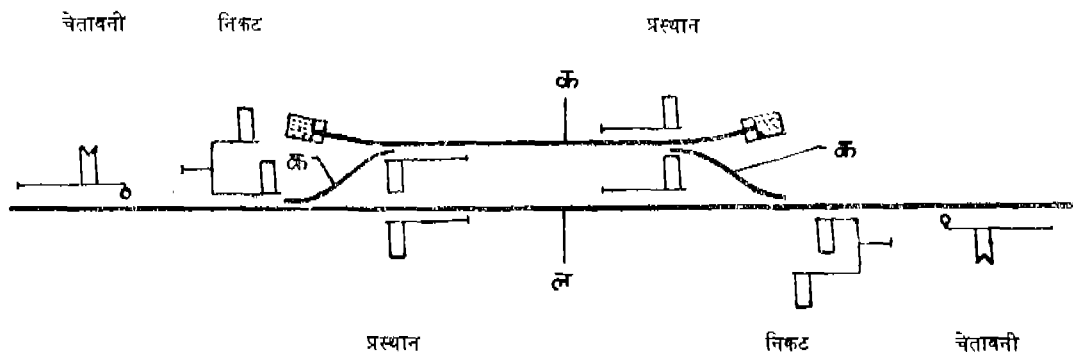
- (क) अंतिम लोक (स्टाप) सिगनल वाले खम्भे पर ही, उससे नीचे निर्धारित आकार तथा डिजाइन की एक शंटिंग भुजा, अथवा
- (ख) निर्धारित डिजाइन का टोकन, अथवा
- (ग) शंटिंग करने की लिखित अनुमति।

8.16 दृष्टांत चित्र—डकहरी (विगिल) लाइन और दोहरी (डबल) लाइन के 'ग', 'बो' और 'सी' कनाल स्टेशन नीचे दिए चित्रों में दर्शाए गए हैं। ये चित्र किसी मापक्रम के अनुसार नहीं बनाए गए हैं।

द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ग' कनाल दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट और प्रस्थान सिगनल



द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ग' कनाल दोहरी (विगिल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, निकट, प्रस्थान सिगनल



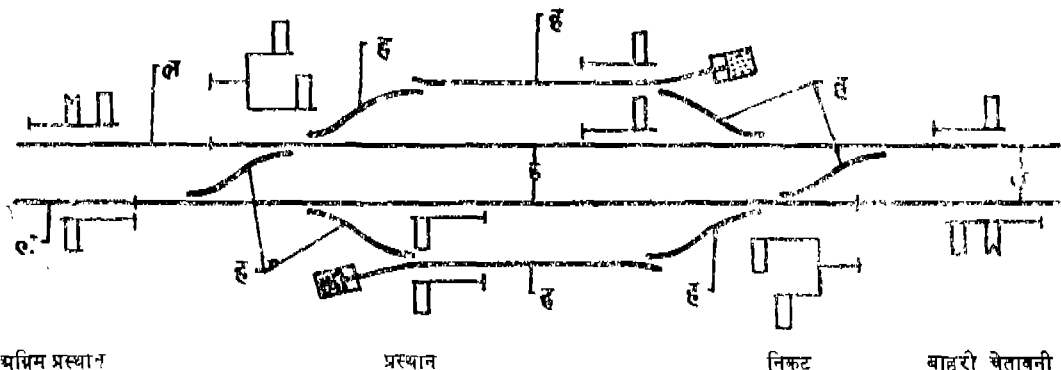
(ल) — ब्लाक सेक्शन

ल—लाइन

द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'ग' कनाल दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर

बाहरी चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान तथा अग्रिम प्रस्थान सिगनल

बाहरी चेतावनी निकट प्रस्थान अग्रिम प्रस्थान

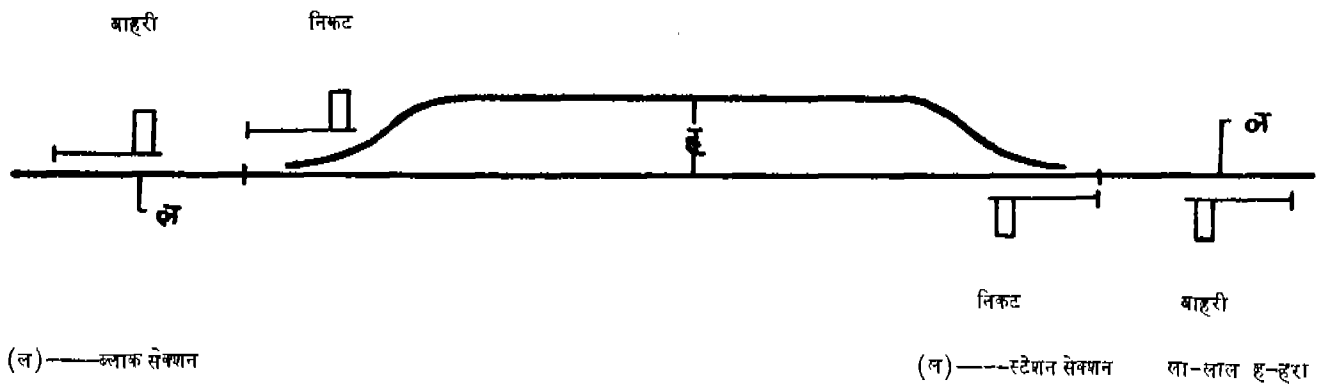


(ल) — ब्लाक सेक्शन

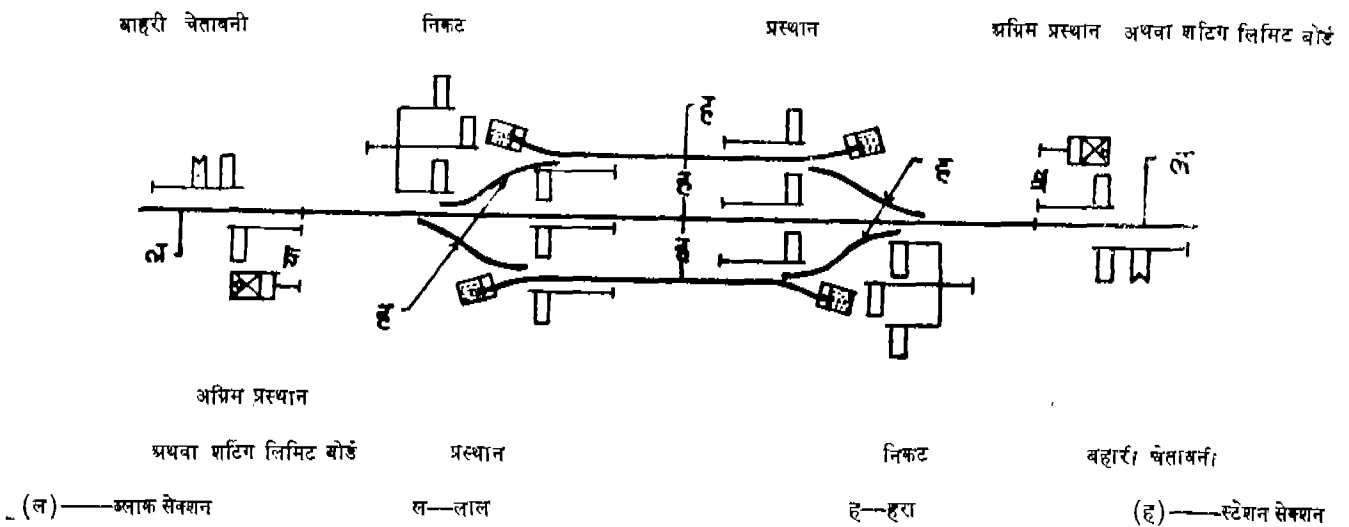
ल—लाइन ह—हरी

बाहरी चेतावनी
(ह) स्टेशन सेक्शन

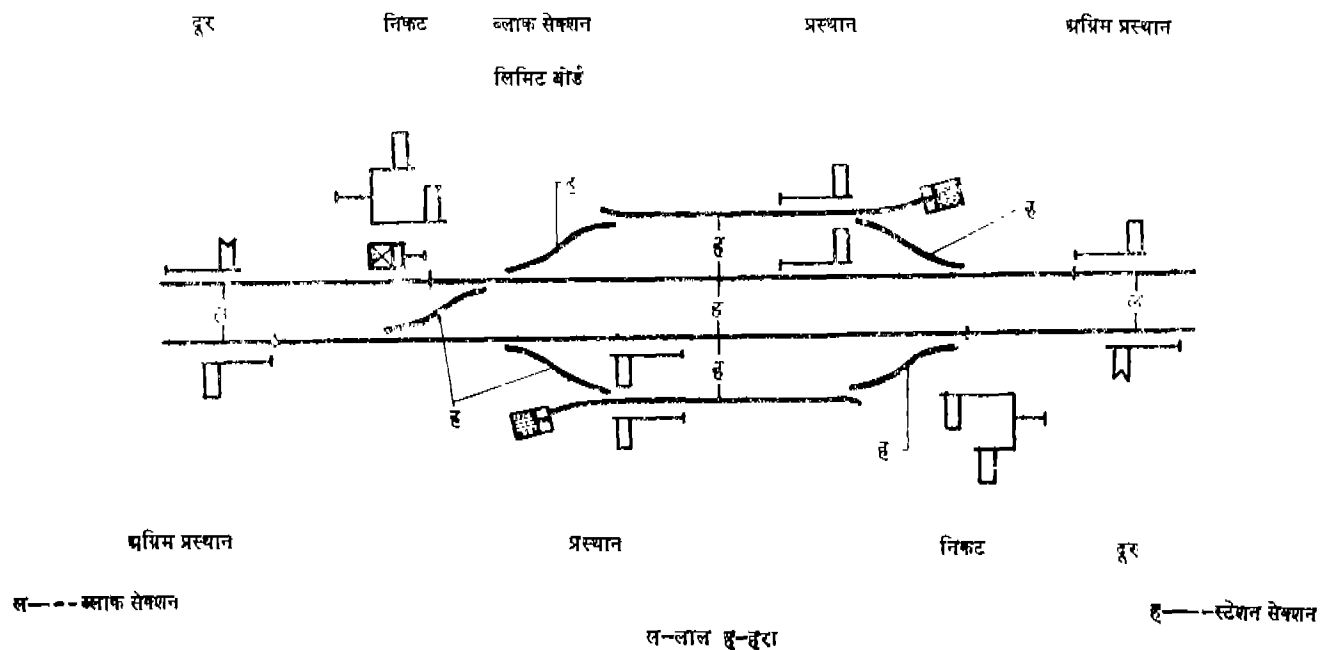
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर बाहरी तथा निकट सिगनल



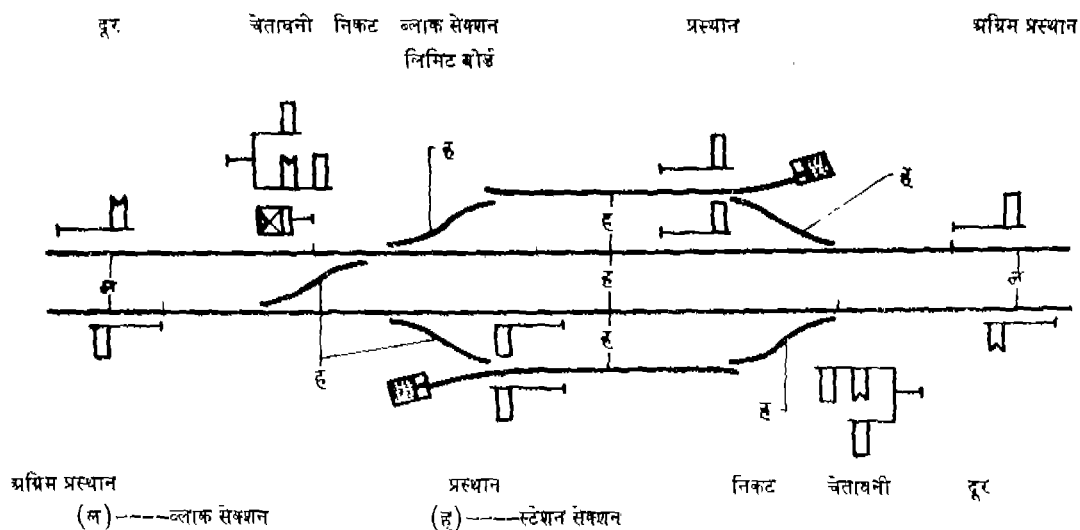
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरी (सिंगिल) लाइन स्टेशन पर चेतावनी, बाहरी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिगनल/शॉटिंग लिमिट बोर्ड



बहु-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान, सिगनल और ब्लॉक सेक्शन लिमिट बोर्ड



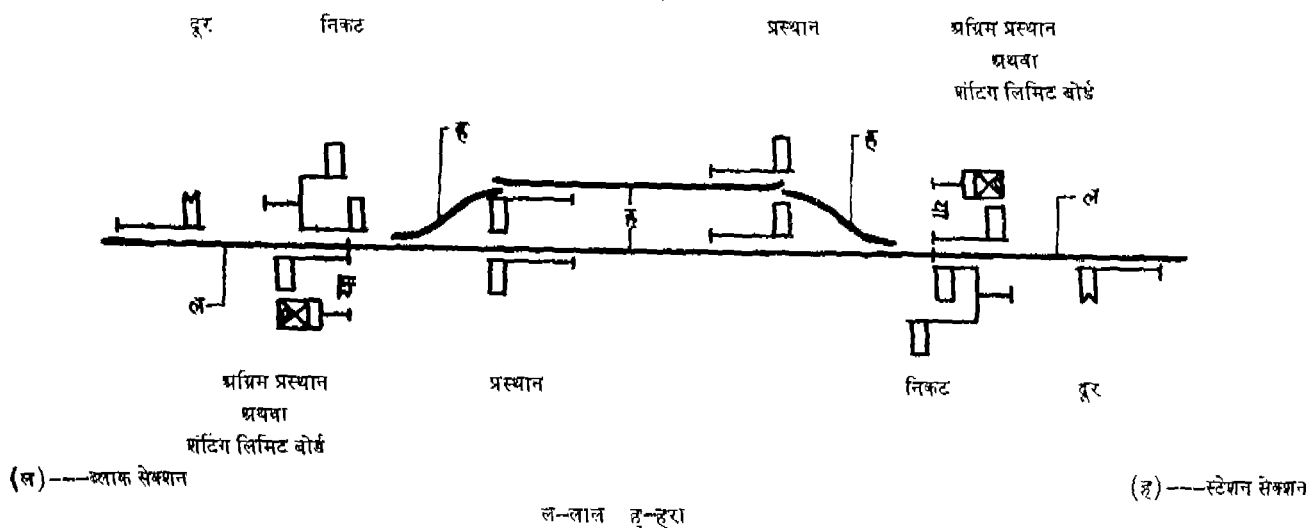
संशोधित लोअर क्वाइंट सिगनल अक्ष में 'बी' क्लास दोहरी (डबल) लाइन स्टेशन पर दूर, बेनायनी, निकट, प्रस्थान, अग्रिम प्रस्थान सिगनल और ब्राक सेक्शन लिमिटेड बोर्ड



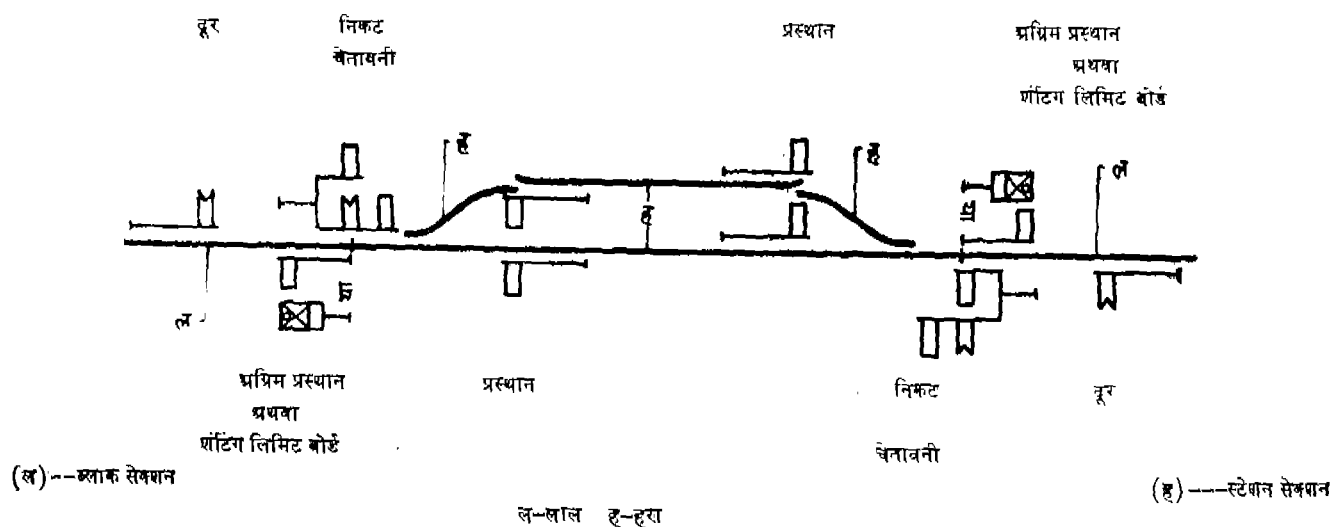
ल-लाध ह-हरा

बहु-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लाम इकहरी (मिगिल) लाइन स्टेशन पर बुर, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान, निगमन, पॉटिंग लिमिट धोरे

| | | | |
|-----|------|----------|-----------------|
| बुर | निकट | प्रस्थान | अग्रिम प्रस्थान |
|-----|------|----------|-----------------|



संशोधित लोभर क्वाड्रेंट सिगनल क्षेत्र में 'बी' क्लास इकहरो लाइन (सिगिल लाइन) स्टेशन पर दूर, चेतावनी, निकट, प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान, शॉटिंग लिमिट बोर्ड

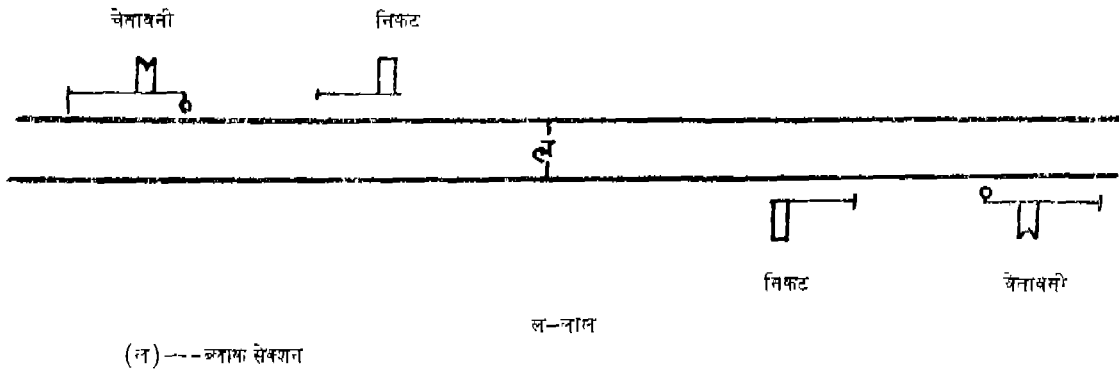


(ख) -- ब्लाक सेक्शन

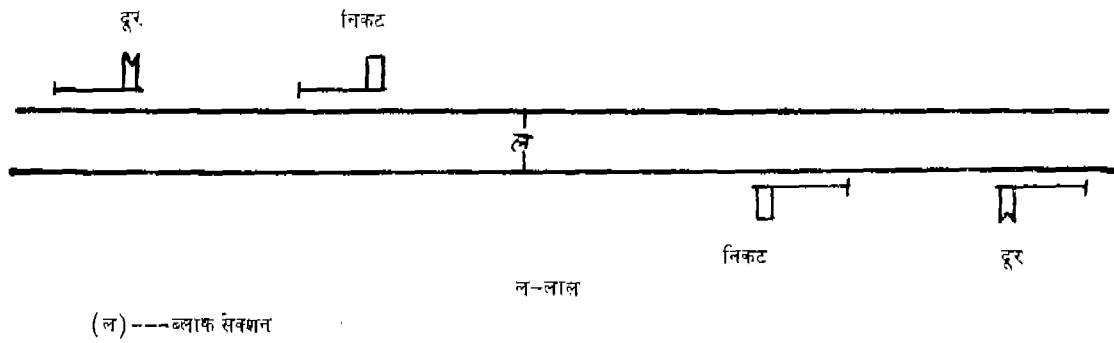
ल-ललि ह-हरा

(४) ———स्टेशन सेकषन

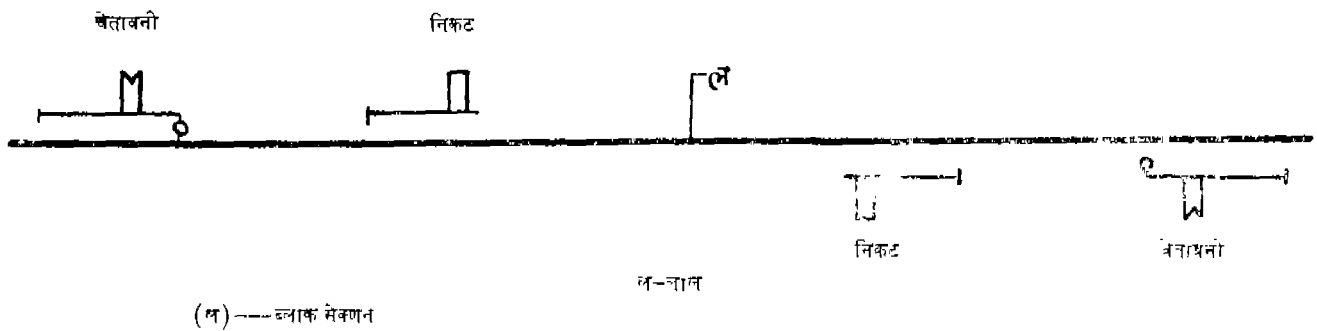
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लाम बोहरी (उबरी) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



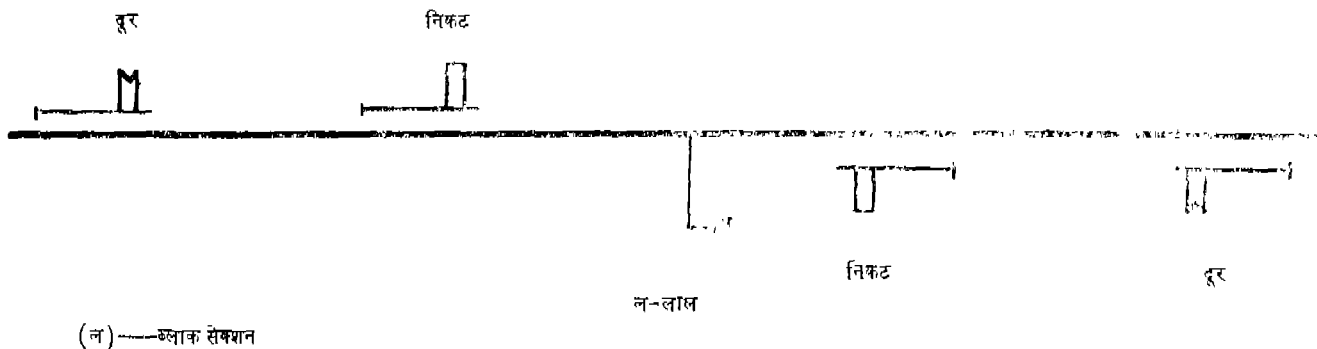
बहु-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लाम बोहरी (उबरी) लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



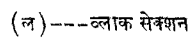
द्वि-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लाम इकहरी (मिगिरी) लाइन स्टेशन पर चेतावनी और निकट सिगनल



बहु-संकेती सिगनल क्षेत्र में 'सी' क्लाम इकहरी (मिगिरी) लाइन स्टेशन पर दूर और निकट सिगनल



बाहरी निकट



(ल) ---ब्लॉक सेक्शन

(ल) — ब्लॉक सेक्शन

अध्याय 9

स्वचालित (माटोमैटिक) ब्लाक पद्धति

क--दोहरी (डबल) लाइन पर लागू नियम

9.01 दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति को आवश्यक बातें:—(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन, दोहरी (डबल) लाइन पर, स्वचालित ब्लाक पद्धति में होता है वहाँ—

- (क) लाइन पर निरन्तर ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर लगाए जाएंगे,
(ख) आवश्यकता होने पर, दो निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों के बीच की लाइन, कई स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में बांटी जा सकती है। प्रत्येक ऐसे सेक्शन दो क्रमिक रोक (स्टॉप) सिगनलों के बीच परिचालित लाइन के भाग होंगे और इनमें प्रवेश रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा शामिल होगा, तथा
(ग) ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर, स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में प्रवेश का शामिल करने वाले (स्टॉप) सिगनल को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि—

- (1) सिगनल तब तक 'आफ' संकेत पर नहीं जाएगा जब तक लाइन, न केवल आगने रोक (स्टॉप) सिगनल तक, बल्कि उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है, तथा
(2) जैसे ही गाड़ी सिगनल पार करे वैसे ही सिगनल स्वतः 'आन' पर आ जाए।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप नियम (1) के खण्ड (ग) में उपखण्ड (1) में उल्लिखित 'पर्याप्त दूरी' 120 मीटर से कम नहीं होगी।

9.02 यदि दोहरी (डबल) लाइन पर स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय ड्राइवर तथा गाड़ी के कर्तव्य:—(1) यदि ड्राइवर को 'A' चिह्न (मार्कर) लगा हुआ कोई स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में मिलता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल के पहले ही रोक देगा। गाड़ी को सिगनल के पहले रोक देने के बाद, ड्राइवर वहाँ, दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट तक रुकेगा। यदि इनके समय तक प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'आन' ही रहता है तो वह निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गाड़ी के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। फिर वह आगने रोक (स्टॉप) सिगनल की ओर, जहाँ तक लाइन साफ है, अत्यधिक सतर्कता बरतते हुए इस प्रकार आगे बढ़ेगा कि वह किसी अवरोध को देखते ही रुक सके।

(2) उप नियम (4) में बताई गई स्थिति को छोड़कर, यदि गाड़ी स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गाड़ी पीछे की ओर रोक (स्टॉप) हैण्ड सिगनल दिखाएगा।

(3) यदि लाइन पर गोलाई, धुंध, वर्षा या धांधी, या इंजन द्वारा गाड़ी ठकेली जाने के कारण अवरोध अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट रूप से देखी नहीं जा सकती है तो ड्राइवर बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी वक्ता में 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब ड्राइवर के साथ फायरमैन या सहायक ड्राइवर नहीं है, और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाड़ी से सहायता मांग सकता है।

(4) इस प्रकार बुलाए जाने पर गाड़ी, ड्राइवर के आगे बढ़ने से से पहले, इंजन कैब में आ जाएगा और पूरे निगरानी रखने में ड्राइवर को सहायता के लिए उसके साथ चलेगा।

(5) स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के बाद ड्राइवर आगने रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ

आगे बढ़ेगा। यदि सिगनल 'आफ' भी है तो भी ड्राइवर वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उन सिगनल तक सतर्कतापूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उनके संकेतों के अनुसार कार्रवाई करेगा।

ख--इकहरी (सिंगल) लाइन पर लागू नियम

9.03 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक पद्धति की आवश्यक बातें:—(1) जहाँ इकहरी (सिंगल) लाइन पर गाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लाक पद्धति के अनुसार होता है, वहाँ—

- (क) लाइन पर निरन्तर ट्रेक सर्किट या धुरी काउन्टर की व्यवस्था की जाएगी,
(ख) आगने ब्लाक स्टेशन से लाइन किनार मिलने के बाद ही यातायात की दिशा स्थापित की जाएगी,
(ग) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद ही कोई गाड़ी एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन के लिए प्रस्थान करेगी,
(घ) लाइन किनार मिलना तब तक संभव नहीं हो सकेगा जब तक कि लाइन किनार देने वाले ब्लाक स्टेशन पर न केवल स्टेशन के प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल तथा बल्कि उसमें आगे भी पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ नहीं है,
(ङ) दो निकटवर्ती ब्लाक स्टेशनों के बीच की लाइन, यदि आवश्यक है तो, रोक (स्टॉप) सिगनल लगाकर दो या अधिक स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन में विभक्त की जा सकती है।
(च) यातायात की दिशा स्थापित हो जाने के बाद, प्रत्येक स्वचालित ब्लाक सिगनल सेक्शन के अन्दर, उसमें से होकर तथा उससे बाहर जाने के लिये गाड़ियों का संचालन संबंधित स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जायेगा और वह स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'आफ' स्थिति में नहीं जाएगा जब तक कि लाइन आगे स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल तक साफ नहीं हो जाती।

परन्तु यह और कि यदि आगने रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल है तो लाइन उसके आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ है, तथा

- (छ) यातायात की दिशा के विरोध में रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में होंगे।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया गया है, उप नियम (1) के खण्ड (घ) और (च) में उल्लिखित 'पर्याप्त दूरी' 180 मीटर से कम नहीं होगी।

9.04 इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्वचालित ब्लाक क्षेत्र में स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कार:—प्रत्येक दिशा के लिए लगाए जाने वाले स्थावर सिगनलों का न्यूनतम उपस्कार निम्नलिखित होगा, अर्थात्:—

- (क) स्टेशन पर हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल—

(1) एक निकट (होम)।

(2) एक प्रस्थान (स्टार्टर)

(ख) स्टेशन के निकट (होम) सिगनल के पहले एक स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल।

नोट:—अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्तर्गत, स्वचलन रोक (स्टॉप) सिगनल को हटाया जा सकता है।

9.05. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्थापित ब्लॉक क्षेत्र में प्रतिरिक्त स्थावर सिगनल—(1) नियम 9.04 में निर्धारित स्थान पर उपस्कर के प्रतिरिक्त ब्लॉक स्टेशनों के बीच, आवश्यकतानुसार, एक या अधिक प्रतिरिक्त स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल लगाए जा सकते हैं।

(2) इसके प्रतिरिक्त, गाड़ियों के निरापेक्ष संचालन के लिए आवश्यकतानुसार कोई अन्य स्थावर सिगनल भी लगाया जा सकता है।

9.06. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्थापित ब्लॉक क्षेत्र में हस्तक्षेपित रोक (स्टॉप) सिगनलों को 'आफ' करने की शर्तें—(1) निकट (होम) सिगनल—यदि गाड़ी अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन से भिन्न किसी अन्य स्टेशन के निकट (होम) सिगनल पर पहुँच रही है, तो वह सिगनल तब तक 'आफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि लाइन, मकेजल प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल तक, धीरे-धीरे उसमें आगे भी पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं है।

(2) अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल—किसी गाड़ी के लिए अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल तब तक 'आफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि यातायात की दिशा स्थापित नहीं हो गई है और आगे स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल तक, या यदि अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल हस्तक्षेपित है तो उसके आगे पर्याप्त दूरी तक, लाइन साफ नहीं है।

(3) जब तक अनुमोचित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता, उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी कभी भी, कम से कम 120 मीटर तथा 180 मीटर से कम नहीं होगी। अनुमोचित डिजाइन का सैण्ड हम्प या रेल संरक्षा आयुक्त की मंजूरी से, डिरेक्टिव सिग्नल को उप नियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी का कारण एवजो माना जाएगा।

9.07. यदि इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करना है तो उस समय ड्राइवर तथा गाई के कर्तव्य—(1) यदि ड्राइवर 'A' चिन्ह (मार्कर) वाला स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल 'आन' स्थिति में पाता है तो वह अपनी गाड़ी को उस सिगनल से पहले रोककर रेल में एक निश्चित तथा गाई में दो मिनट तक प्रतीक्षा करेगा।

(2) यदि इतनी प्रतीक्षा के बाद भी सिगनल 'आन' स्थिति में हो रहा है और यदि सिगनल के पास टेलीफोन संचार व्यवस्था है तो ड्राइवर अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर से या जहाँ सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण व्यवस्था (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) है वहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) से सम्पर्क स्थापित करके उससे अनुदेश लेगा। यथास्थिति, स्टेशन मास्टर या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) यह अधिविधित करने के बाद कि अगले सिगनल तक कोई गाड़ी नहीं है, और जहाँ तक शांत है, ड्राइवर का आगे जाना अन्यथा सुरक्षित है, जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन उल्लिखित है, ड्राइवर को 'आन' स्थिति में सिगनल पास करने और अगले सिगनल तक बढ़ने की अनुमति देगा।

(3) यदि सिगनल के पास कोई टेलीफोन संचार व्यवस्था नहीं है या वह खराब हो गई है और उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और गाई के साथ संकेतों का आदान-प्रदान करके सिगनल पास करेगा और फिर आवश्यकतानुसार के सा आगे रोक (स्टॉप) सिगनल तक जहाँ तक लाइन साफ है, इस प्रकार आगे बढ़ेगा जिससे कि यह किसी अवरोध से पहले हो सक सके।

(4) यदि गाड़ी किसी स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल पर इस प्रकार रुकी है तो गाई, उप नियम (6) में जैसा उल्लिखित है उसके सिवाय, पीछे की ओर (स्टॉप) रोक सिगनल दिखाएगा।

866 GI/80—7

(5) यदि लाइन पर गोलाई धूसर रंग या चांदी या इंसुलन द्वारा गाड़ी ठकेली जाने के कारण घबरा या अन्य कारणों से, आगे की लाइन स्पष्ट देखी नहीं जा सकती है तो ड्राइवर बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी दशा में 8 किलोमीटर प्रतिघंटे से अधिक नहीं होगी। इन परिस्थितियों में, जब ड्राइवर के साथ फायरमैन या सहायक ड्राइवर नहीं है और यदि वह आवश्यक समझता है तो, निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाई से सहायता माग सकता है।

(6) इस प्रकार बुलाये जाने पर गाई ड्राइवर के आगे बढ़ने से पहले प्रश्न कि वह आगे बढ़ेगा और पूरी निश्चयता रखेगा, ड्राइवर को सहायता के लिए उसके साथ लेगा।

(7) स्थावर रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आन' स्थिति में पास करने के बाद ड्राइवर अगले रोक (स्टॉप) सिगनल तक अति सतर्कता के साथ आगे बढ़ेगा। यदि यह सिगनल 'आफ' भी है तो भी ड्राइवर वहाँ तक किसी संभावित अवरोध पर लगातार निगाह रखेगा। वह उस सिगनल तक सतर्कता पूर्वक जाएगा और वहाँ पहुँचने के बाद ही उसके संकेत के अनुसार कार्रवाई करेगा।

9.08. इकहरी (सिंगल) लाइन पर स्थापित ब्लॉक पद्धति में गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंजार्ज) व्यक्ति—(1) जहाँ केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है उन स्थानों को छोड़कर, स्टेशनों पर और उनके बीच गाड़ियों के संचालन की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।

(2) जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है, वहाँ उप नियम (3) में जैसा उल्लिखित है उसके सिवाय केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल ऑपरेटर) पूरे सेक्शन में गाड़ियों के संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

(3) जिस सेक्शन में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है वहाँ, आपातस्थिति में या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में स्टेशन या उसके किसी भाग पर गाड़ियों का संचालन स्टेशन मास्टर अपने हाथ में ले सकता है या उसे सौंपा जा सकता है। जब इस प्रकार आपात नियंत्रण हस्तांतरित किया जाता है तो स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन के किसी भाग पर गाड़ियों के संचालन का प्रभारी (इंजार्ज) व्यक्ति होगा और स्टेशन का कार्यचालन उन नियम (1) के अनुसार किया जाएगा।

ग—दोहरी (डबल) तथा इकहरी (सिंगल) लाइनों पर लागू नियम

9.09. केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) क्षेत्र में गाड़ियों का संचालन—जिस सेक्शन पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण (सेन्ट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल) प्रचलित है, उसमें गाड़ियों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

9.10. स्थापित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी गाड़ी की रक्षा—(1) यदि कोई गाड़ी स्थापित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुक जाती है तो गाई सुरल पोछे की ओर रोक (स्टॉप) रोक सिगनल दिखाएगा और यह आवाज करेगा कि सिगनल (रेल) बोर्ड या पिछरी बत्ती (रेल साइट) ठीक से प्रदर्शित है।

(2) यदि गाड़ी किसी दुर्घटना, खराबी या अवरोध के कारण रुकी है और वह आगे नहीं बढ़ सकती है तो ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा। नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की सुरल रक्षा की जाएगी, सिवाय इसके कि रुकी हुई गाड़ी की लाइन की रक्षा के लिए जाते समय गाड़ी में 90 मीटर की दूरी पर एक पटाखा और इसी प्रकार गाड़ी से कम से कम 180 मीटर की दूरी पर या ऐसी दूरी पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियम की गई है, दो पटाखे जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे, रखे जाएंगे।

9.11. ड्राइवर द्वारा खराबियों को रिपोर्ट :—(1) जब किसी ड्राइवर को स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ग्रान' स्थिति में पार करना पड़े तो वह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में भ्रमले रिपोर्टिंग स्टेशन, या केबिन पर ही अपनी गाड़ी रोक देगा और उसने जो स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल 'ग्रान' स्थिति में पास किए हैं उनकी विस्तृत रिपोर्ट देगा।

(2) रिपोर्टिंग स्टेशन या केबिन का स्टेशन मास्टर या प्रभारी (इंजार्ज) व्यक्ति इस बात की रिपोर्ट तुरन्त संबंधित सिगनल और परिचालन अधिकारियों को करेगा।

9.12. स्वचालित सिगनल व्यवस्था बिगड़ जाने पर कार्यविधि :—यदि स्वचालित सिगनल व्यवस्था की खराबी कुछ समय तक रहने की या इसके कारण गाड़ियों में काफी विलंब होने की संभावना है तो गाड़ियों का संचालन संबंधित स्टेशन या सेक्शनों पर एक स्टेशन से दूसरे तक, विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा।

9.13. स्वचालित ब्रेक पद्धति पर यातायात को हिरा के विपरीत गाड़ियों का संचालन :—स्वचालित सिगनल क्षेत्र में गाड़ियां केवल यातायात की स्थापित दिशा में ही चलेंगी। यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं है। यदि आपातस्थिति में किसी गाड़ी का, यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत संचालन अनिवार्य रूप से आवश्यक है तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन किया जाएगा और ऐसे अनुदेश यह सुनिश्चित करेंगे कि उक्त गाड़ी के लिए लाइन पीछे के स्टेशन तक साफ और अवरोध रहित है।

9.14. अर्ध स्वचल रोक (स्टॉप) के सिगनल 'ग्रान' स्थिति में होने पर कार्यविधि :—(1) यदि किसी अर्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का स्वचल रोक (स्टॉप) के रूप में प्रचालन किया जाता है तो, यथास्थिति नियम 9.02 या 9.07 लागू होगा।

(2) यदि अर्ध स्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल का हस्तचालित रोक (स्टॉप) सिगनल के रूप में प्रचालन किया जाता है और वह खराब हो

जाता है तो उसे अध्याय 3 के खण्ड "अ" में वर्णित संबंधित नियमों के अधीन ही पार किया जा सकेगा।

(3) यदि ड्राइवर को, अर्धस्वचल रोक (स्टॉप) सिगनल, "ग्रान" स्थिति में पास करने के लिये उसके नीचे लगे बुलावा (कालिस-ग्रान) सिगनल को आफ करके प्रतिक्रिया किया जाता है तो वह यथास्थिति, नियम, 9.02 या 9.07 में उल्लिखित सावधानियां बरतेगा।

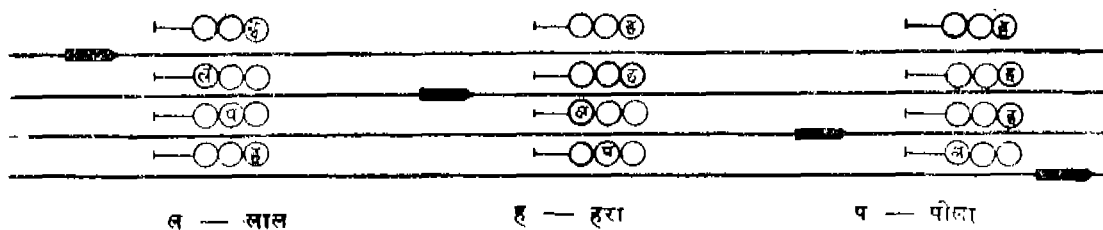
9.15. स्वचालित सिगनल व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को 'ग्रान' स्थिति के पास करना :—यदि ड्राइवर स्वचालित व्यवस्था क्षेत्र में फाटक रोक (स्टॉप) सिगनल को ग्रान स्थिति में पाता है—

(क) और यदि "A" चिह्न (मार्कर) प्रज्ज्वलित है तो वह, यथा-स्थिति नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करेगा, भयवा

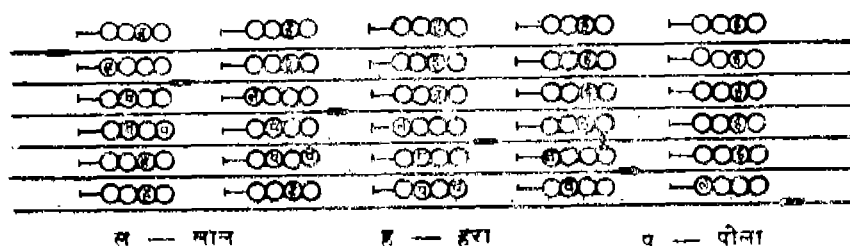
(ख) यदि "A" चिह्न (मार्कर) बत्ती की रोशनी बुझी हुई है तो वह फाटक वाले को चेतावनी देने के लिए निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और सिगनल के पहले अपर्न; गाड़ी खड़ी कर देगा यदि दिन में एक मिनट और रात्रि में दो मिनट प्रतीक्षा करने के बाद सिगनल आफ नहीं होता है तो वह अपनी गाड़ी को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ाएगा और समपार (लेबिल) क्रॉसिंग के पहले खड़ी कर देगा। यह सुनिश्चित कर लेने के बाद कि सड़क यातायात के लिए फाटक बंद है और फाटक वाले से तथा उसके न होने पर फायरमैन या सहायक ड्राइवर से हीड सिगनल मिलने पर ड्राइवर निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और, यथा-स्थिति, नियम 9.02 या 9.07 के उपबन्धों का पालन करते हुए, भ्रमले रोक (स्टॉप) सिगनल तक सतर्कता से आगे बढ़ेगा। फायरमैन या सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में इन कर्तव्यों का पालन गार्ड को करना होगा।

9.18. बुद्धांत चित्र :—तीन संकेती और चार संकेती सिगनल व्यवस्था में गाड़ियों के पीछे, संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन चित्रों में दिखाया गया है। ये चित्र मापक्रम के अनुसार नहीं खींचे गए हैं।

तीन संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



चार संकेती सिगनल व्यवस्था वाले क्षेत्र में गाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम में स्वतः परिवर्तन



अध्याय 10

अनुगामी गाड़ी पद्धति

10.01. अनुगामी गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें:—(1) जहाँ गाड़ियों का संचालन अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ उन्हें एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए एक के बाद एक लगातार जैसी दिशा में लाइन पर ऐसी रीति और समय के ऐसे अंतर से भेजा जा सकेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए।

(2) गाड़ियों अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार तब तक नहीं चलाई जाएंगी जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने गाड़ियाँ लेने की तैयारी की बावत संदेश का प्रावान-प्रवान नहीं कर दिया है और इसके प्रतिरिक्त जब तक यह प्रावधान नहीं दे दिया है कि जिस स्टेशन से अनुगामी गाड़ियाँ भेजी जाएंगी उस और वह तब तक कोई गाड़ी नहीं भेजेगा जब तक कि वे सब अनुगामी गाड़ियाँ उसके स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और जब तक कि उसे विपरीत दिशा में गाड़ियाँ भेजने की अनुमति नहीं मिल जाती।

10.02. रेल संरक्षा आयुक्त को रिपोर्टें भेजना—जब रेल के किसी भाग पर नियम 7.01 के अधीन अनुगामी गाड़ी पद्धति प्रारम्भ की जाती है तो उसकी रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को तार द्वारा भेजी जाएगी।

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों के संचालन के लिए अनुपालनीय शर्तें—अनुगामी गाड़ी पद्धति लागू करने पर निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जायेगा, अर्थात्:—

(क) कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक ड्राइवर को इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रारूप (फार्म) में लिखित प्रस्थान प्राधिकार नहीं दे दिया जाता और उससे उसकी लिखित प्रति-स्वीकृति नहीं मिल जाती। यदि गाड़ी का उस स्टेशन पर रुकना निर्धारित नहीं है तो उसको इस काम के लिए रोक जायेगा।

(ख) प्रस्थान प्राधिकार में, उस अगले स्टेशन का नाम, जिस पर उसे रुकना है, गति जिससे उसे चलना है और उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के वास्तविक समय का उल्लेख किया जायेगा।

(ग) भेजे जाने वाली हर गाड़ी के ड्राइवर और गाड़ों को इस बात की सूचना दी जाएगी कि उनके पीछे एक अनुगामी गाड़ी चलेगी तथा हम बात की भी सूचना दी जाएगी कि वह अनुगामी गाड़ी लगभग कितने समय बाद प्रस्थान करेगी।

(घ) किसी स्टेशन से कोई अनुगामी गाड़ी तब तक नहीं चलेगी जब तक कि उससे पहले वाली गाड़ी को प्रस्थान किए कम से कम 15 मिनट या विशेष अनुदेशों द्वारा नियत उससे कोई कम समय, बीत नहीं गया है।

(ङ) पहली गाड़ी के पीछे चलने वाली सभी गाड़ियाँ समान गति से चलाई जायगी और यह गति विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, 25 किनोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(च) अगले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के प्रस्थान का वास्तविक समय और पिछले ब्लॉक स्टेशन को हर गाड़ी के पहुँचने का वास्तविक समय तत्काल सूचित किया जायेगा, तथा

(छ) किन्हीं दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच एक ही समय में चलने वाली अनुगामी गाड़ियों की संख्या स्टेशन दूरी के हर 5 किलोमीटर के लिए एक गाड़ी से अधिक नहीं होगी और जब तक विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं मिल जाती तब तक, कोई स्टेशनों के बीच की दूरी कितनी ही क्यों न हो, इन गाड़ियों की संख्या बार से अधिक नहीं होगी।

10.04. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर ड्राइवर या गाड़ों को प्रस्थान प्राधिकार देना—(1) गाड़ों या ड्राइवर को प्रत्येक प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा दिया जायेगा।

(2) जब उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार ड्राइवर को दिया जाता है तो उसकी एक प्रति गाड़ों को भी दी जाएगी।

(3) यदि उपनियम (1) के अधीन प्रस्थान प्राधिकार गाड़ों को दिया जाता है तो वह—

(क) या तो स्वयं गाड़ों द्वारा ड्राइवर को सौंप दिया जाएगा, अथवा

(ख) उस पर गाड़ों के हस्ताक्षर होने के बाद या तो स्टेशन मास्टर अथवा विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त किसी अन्य रेल सेवक द्वारा ड्राइवर को सौंप दिया जाएगा।

(4) उपनियम (2) या (3) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा, जब तक कि—

(क) उसकी गाड़ी प्रस्थान करने के लिए तैयार नहीं है, और

(ख) यदि उसकी गाड़ी किसी दूसरी गाड़ी को पास करने के लिए प्रतीक्षा कर रही है तो जब तक बाद वाली संपूर्ण गाड़ी अन्दर नहीं आ जाती है और उसकी गाड़ी के लिए परिचालित लाइन पूरी तौर से साफ नहीं हो जाती है।

10.05. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार—अनुगामी गाड़ी पद्धति पर लिखित प्रस्थान प्राधिकार का प्रयोग निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा अर्थात्:—

क्रम सं० ————— रेल

अनुगामी गाड़ी पद्धति

प्रस्थान प्राधिकार

अप (या बाउन)

गाड़ी नं० ————— अप (या बाउन) तारीख

समय —————

घंटे ————— मिनट —————

स्टेशन से ————— स्टेशन तक —————

ड्राइवर और गाड़

(1) आपको अपनी गाड़ी के साथ ————— स्टेशन से ————— स्टेशन तक प्रस्थान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।

* (2) आपकी गाड़ी के आगे जाने वाली गाड़ी नं० ————— इस स्टेशन से ————— घंटे ————— मिनट पर छूटी है।

* (3) गाड़ी नं० ————— आपकी गाड़ी के पीछे इन स्टेशन से ————— घंटे ————— मिनट पर छूटेगी।

(4) आपसे अपेक्षा है कि आप ————— किलोमीटर प्रति घंटे की प्रतिबन्धित गति का पालन करेंगे।

हस्ताक्षर —————

का स्टेशन मास्टर

स्टेशन की मोहर (स्टाम्प)

गाड़ों के हस्ताक्षर —————

स्टेशन पर

* जो लागू नहीं होता है उसे काट दें।

स्टेशन पर पहुँचते ही ड्राइवर तुरन्त यह टिकट स्टेशन मास्टर को या इसे लेने के लिए प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति इसे तत्काल रद्द करके अधिलेख (रिकार्ड) में रख लेगा।

10.06. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर प्रस्थान प्राधिकार को उचित रूप से तैयार करने की जिम्मेदारी — (1) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार सौंपा जाता है तो स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि —

(क) वह इस प्रयोजन के लिए निर्धारित प्रकार (फार्म) में सही-सही भरा गया है, और

(ख) उस पर पूरे हस्ताक्षर स्पष्टी से किए गए हैं।

(2) यदि नियम 10.04 के उपनियम (1) के अधीन ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो वह इस वास्तव अपना समाधान कर लेगा कि उसे दिया गया प्रस्थान प्राधिकार इस हेतु निर्धारित प्रारूप (फार्म) में ठीक-ठीक और पूरी तरह तैयार किया गया है और वह तब तक अपनी गाड़ी लेकर भागे नहीं धड़ेगा जब तक कि उसमें कोई भूलबुझ भी, तो उसे सुधार नहीं दिया गया है।

(3) यदि नियम 10.04 के उपनियम (3) के अधीन गाड़ी के गाई को प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है तो ड्राइवर को रोकने से पहले वह भी इसी तरह अपना समाधान कर लेगा।

10.07. अनुगामी गाड़ी पद्धति पर आती हुई गाड़ी या गाड़ियों के मार्ग में अवरोध—जब तक यह संचालन पद्धति लागू है, तब तक किसी आती हुई गाड़ी के मार्ग में बाह्यतम सम्मुख (कोसिंग) काटों के बाहर लाइन को अवरोध नहीं किया जाएगा।

10.08 अनुगामी गाड़ी पद्धति के अनुसार संचालन की समाप्ति—यह निश्चय कर लेने पर कि उसी दिशा में और अनुगामी गाड़ियाँ नहीं भेजी जाएगी, स्टेशन मास्टर उसकी सूचना संदेश द्वारा भगले ब्लाक स्टेशन को भेजेगा। उसके बाद उन दोनों स्टेशनों के बीच किसी भी दिशा में कोई और गाड़ी तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि अन्तिम गाड़ी भगले ब्लाक स्टेशन पर पहुँच नहीं जाती और उन दोनों स्टेशनों के बीच की लाइन साफ नहीं हो जाती।

10.09 अनुगामी गाड़ी पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा—(1) यदि कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच रुक जाए और वह पाँच मिनट से अधिक रुकती है या रुकने की संभावना है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार इसकी रक्षा की जाएगी। सिवाय इसके कि चाहे लाइन किसी भी गेज की हो, गाई पीछे की ओर गाड़ी से 250 मीटर की दूरी पर एक पटाखा रखेगा और 500 मीटर की दूरी पर दो पटाखे रखेगा, जो एक दूसरे से 10 मीटर दूर होंगे।

(2) यदि स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ी दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा किसी अन्य असाधारण कारण से भागे नहीं जा सकती है तो ड्राइवर भी भागे की ओर गाड़ी की उसी रीति से रक्षा की व्यवस्था करेगा जैसा कि गाई के लिए निर्धारित है।

अध्याय 11

पायलट गाई पद्धति

11.01 पायलट गाई पद्धति की आवश्यक बातें—जहाँ गाड़ियों का संचालन पायलट गाई पद्धति के अनुसार किया जाता है, वहाँ —

(क) एक रेल सेवक (जिसे इसमें इसके बाद पायलट गाई कहा गया है) गाड़ियों को पायलट करने के लिए विशेष रूप से प्रतिनियुक्त किया जाएगा, तथा

(ख) स्टेशन से कोई भी गाड़ी बिना पायलट गाई के व्यक्तिगत प्राधिकार के नहीं छूटेगी।

11.02. पायलट गाई पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए पुनः पालनीय शर्तें—स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के बाद एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलाई जाएंगी जब तक कि —

(क) ड्राइवर को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की ओर उसके रुकने के भगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है;

(ख) सभी गाड़ियाँ समान गति से नहीं चलाई जाती हैं और वह गति विशेष अनुवेशों के अधीन के सिवाय, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी, तथा

(ग) पहले वाली गाड़ी को छूटे हुए पन्नाह मिनट नहीं बँत चुके हैं।

11.03 पायलट गाई की बंदी या बिल्ला—पायलट गाई नाम बंदी या बिल्ले से पहचाना जायेगा।

11.04 पायलट गाई को गाड़ी पर बना या प्रस्थान प्राधिकार देना — (1) स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ड्राइवर यह नहीं देख लेता कि गाड़ी के साथ नियम 11.03 में निर्धारित बंदी पहने हुए या बिल्ले लगाए हुए, पायलट गाई चल रहा है या उसने स्वयं प्रस्थान प्राधिकार दिया है।

(2) प्रत्येक गाड़ी के साथ पायलट गाई जाएगा :

परन्तु यदि लाइन की दूसरी ओर से गाड़ी चलाने से पहले, इस ओर से दो या दो से अधिक गाड़ियाँ चलाना आवश्यक है तो पायलट गाई ऐसी गाड़ियों में से केवल अन्तिम गाड़ी के साथ ही जाएगा और उससे पहले चलने वाली गाड़ियों को वह स्वयं प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(3) जब पायलट गाई गाड़ी के साथ जाएगा तब वह इंजन पर चलेगा।

11.05 पायलट गाई के टिकट—(1) यदि पायलट गाई गाड़ी के साथ नहीं जाता है तो वह गाई को (या गाई के न होने पर ड्राइवर को), एक छपे हुए प्रारूप (फार्म) की, स्पष्टी से, भली प्रकार भरकर तथा हस्ताक्षर करके एक पायलट गाई टिकट प्रस्थान प्राधिकार के रूप में देगा।

(2) ऐसा हर टिकट केवल उस पर लिखे हुए स्टेशन तक, एक ही यात्रा के लिए लागू होगा।

(3) यदि गाड़ी गाई के प्रभार (चार्ज) में है तो वह गाड़ी के प्रस्थान से पहले वह टिकट, ड्राइवर को दे देगा।

(4) गाड़ी के पहुँचते ही, ड्राइवर वह टिकट तुरन्त स्टेशन मास्टर को दे देगा जो उसे तत्काल रद्द कर देगा।

11.06 पायलट गाई पद्धति पर गाड़ियों की रक्षा—यदि कोई गाड़ी, जिसके पाछे दूसरी गाड़ी जा रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गाई और ड्राइवर नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे।

अध्याय 12

ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति

12.01. ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति की आवश्यक बातें — जहाँ दो स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति के अनुसार होता है वहाँ —

(क) ऐसे स्टेशनों में से केवल एक ही स्टेशन पर, एक ट्रेन-स्टाफ रखा जाएगा, तथा

(ख) किसी भी ऐसे स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि वह ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन

पर मौजूद नहीं है जहाँ से गाड़ी चलाई जानी है और चलने की अनुमति देते समय स्टेशन मास्टर ऐसा ट्रेन-स्टाफ ड्राइवर के सुपुर्च नहीं कर देता या उसे बिना नहीं देता।

12.02 यह पद्धति कहाँ लागू होगी—ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर गाड़ियों का संचालन केवल एकदूरी (सिंगल) लाइन पर ही किया जायेगा और गाड़ियों को केवल उन्हीं स्टेशनों की बीच चलाया जायेगा जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा ट्रेन-स्टाफ स्टेशन घोषित कर दिया गया है।

12.03 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति पर अनुगामी गाड़ियों के लिए अनुपालनीय शर्तें—ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों के बीच एक ही दिशा में एक के साथ एक अनुगामी गाड़ियाँ तब तक नहीं चलाई जाएंगी, जब तक कि—

- (क) ड्राइवर को उससे पहले जाने वाली गाड़ी के छूटने के समय की और उसके रुकने के भगले स्थान की सही प्रकार से चेतावनी नहीं दे दी जाती है,
- (ख) सभी गाड़ियाँ एक ही गति से नहीं चलती हैं और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उनकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं है, तथा
- (ग) उनसे पहले वाली गाड़ी को छोटे हुए पन्द्रह मिनट नहीं बीत चुके हैं।

12.04 ड्राइवर के पास ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट का होना—किसी स्टेशन से कोई गाड़ी तब तक नहीं प्रस्थान करेगी जब तक कि लाइन के जिस सेक्शन पर उसे जाना है उनके लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर के पास नहीं है और जिसे वह अपने साथ यात्रा पर ले जाएगा।

12.05 ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को कौन देगा—ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों के अधीन इस काम के लिए नियुक्त कोई अन्य कर्मचारी देगा।

12.06 ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट ड्राइवर को कब दिया जायेगा—

- (1) यदि किसी गाड़ी के पीछे कोई अनुगामी गाड़ी के जाने का आशय नहीं है और उससे पहले विपरीत दिशा की किसी गाड़ी के लिए ट्रेन-स्टाफ की आवश्यकता है तो उपनियम (3) के उपबंधों के अधीन ट्रेन-स्टाफ ड्राइवर को दे दिया जायेगा।
- (2) जब ट्रेन-स्टाफ की वापसी से पहले, यदि किसी गाड़ी के पीछे अनुगामी गाड़ियों के जाने का आशय है तो उपनियम (3) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, अंतिम गाड़ी के ड्राइवर के सिवा अन्य सभी गाड़ियों के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ टिकट यह बताने के लिए दिया जायेगा कि ट्रेन-स्टाफ पीछे आ रहा है, और यह ट्रेन-स्टाफ अंतिम गाड़ी के ड्राइवर को ही दिया जायेगा।

(3) यदि सहायता के लिए किसी गाड़ी के पीछे कोई दूसरा इंजन लगा है तो आगे वाले इंजन के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ टिकट तथा पीछे वाले इंजन के ड्राइवर को ट्रेन-स्टाफ दिया जायेगा।

परन्तु यदि गाड़ी के साथ लगे दोनों इंजनों को उस पूरी दूरी तक जाना है, जहाँ तक कि ट्रेन-स्टाफ लागू होता है और उस गाड़ी के पीछे अन्य अनुगामी गाड़ियाँ हैं तो प्रथम उल्लिखित गाड़ी के साथ लगे हर इंजनों के ड्राइवरों को ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जायेगा।

(4) यदि किसी गाड़ी के आगे सहायता के लिए एक अन्य इंजन लगा है तो यथास्थिति, ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट सबसे आगे वाले इंजन के ड्राइवर को दिया जायेगा।

(5) यदि मेट्रीरियल ट्रेन को स्टेशनों के बीच में रुकना है तो ट्रेन-स्टाफ ड्राइवर को दे दिया जायेगा।

(6) ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट किसी भी गाड़ी के ड्राइवर को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है।

(7) ड्राइवर ट्रेन-स्टाफ टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक कि वह यह न देखे कि जो व्यक्ति उसे ट्रेन-स्टाफ टिकट दे रहा है उसके पास उस समय ट्रेन-स्टाफ मौजूद है।

12.07 ट्रेन-स्टाफ का इंजन पर रहना—यदि ट्रेन-स्टाफ गाड़ी के ड्राइवर को दिया जाता है तो वह उसे इंजन पर इस हेतु निर्धारित सुस्पष्ट स्थान पर रखेगा।

12.08 जब तक ट्रेन-स्टाफ वापस नहीं आ जाता तब तक गाड़ियों को प्रस्थान न करने दिया जाए—

यदि किसी गाड़ी का ड्राइवर किसी स्टेशन से ट्रेन-स्टाफ ले गया है तो कोई अन्य गाड़ी उस स्टेशन से प्रथम उल्लिखित गाड़ी के पीछे तब तक प्रस्थान नहीं करेगी जब तक कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर वापस नहीं आ जाता।

12.09 गाड़ी पहुंचने पर ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट का लौटा जाना और टिकट को रद्द करना—(1) जिस स्टेशन तक के लिए ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया गया है उस स्टेशन पर गाड़ी के पहुंचने पर, ड्राइवर तुरन्त वह ट्रेन-स्टाफ या ट्रेन-स्टाफ टिकट स्टेशन मास्टर को अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन इसको लेने के लिए नियुक्त किसी रेल सेवक को दे देगा।

(2) जिस व्यक्ति को ऐसा कोई ट्रेन-स्टाफ टिकट दिया जाएगा वह उसे तुरन्त रद्द कर देगा।

12.10 ट्रेन-स्टाफ और टिकट पद्धति में इंजन के प्रसमर्प हो जाने पर कार्यविधि—(1) यदि ट्रेन-स्टाफ लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन उस ट्रेन-स्टाफ को लेकर उस स्टेशन की दिशा में जाएगा जहाँ उसे सबसे अच्छी सहायता मिल सकती है जिसे कि ट्रेन-स्टाफ उस स्टेशन पर सहायतायें जाने वाले इंजन के ड्राइवर को सुपुर्च करने के लिए उस स्टेशन पर उपलब्ध हो सके।

(2) यदि ट्रेन-स्टाफ टिकट लेकर जाने वाला इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो सहायता साधारणतः केवल उस स्टेशन से मांगी जाएगी जहाँ पर कि ट्रेन-स्टाफ छोड़ा गया है किन्तु यदि सहायता विपरीत दिशा के स्टेशन से अधिक शीघ्र मिल सकती है तो ट्रेन-स्टाफ को सेक्शन के दूसरी ओर भेजने के लिए तुरन्त आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

(3) यदि कोई इंजन दो स्टेशनों के बीच खराब हो जाता है तो फायरमैन सहायतायें जाने वाले इंजन के साथ उस स्थान तक जाएगा।

12.11 ट्रेन-स्टाफ टिकट रखने की विधि—ट्रेन-स्टाफ टिकट इस प्रयोजन के लिए दिए गए टिकट बक्स में रखा जाएगा और उनको ध्वर लगे रिमिंग में फंसा दिया जाएगा, तथा उस बक्स को खोलने की चाबी वही ट्रेन-स्टाफ होगा जिससे कि वह टिकट संबंधित है।

12.12 ट्रेन-स्टाफ रखने की विधि—यदि ट्रेन-स्टाफ किसी स्टेशन पर है तो उसे बक्से में नहीं छोड़ा जाएगा, बल्कि वह स्टेशन मास्टर को सुरक्षित अभिरक्षा में रहेगा।

12.13 ट्रेन-स्टाफ टिकटों और बक्सों पर पहचान चिह्न (1) प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ पर, संबंधित लाइन के भाग के दोनों भाग के ट्रेन-स्टाफ स्टेशनों का नाम अंकित होगा।

(2) लाइन के अलग-अलग भागों के लिये ट्रेन-स्टाफ, ट्रेन-स्टाफ टिकट और उनके बक्सों की पहचान अलग-अलग रंगों से होगी।

(3) 'अप' और 'डाउन' ट्रेन-स्टाफ टिकटों के भी अलग-अलग पहचान चिह्न होंगे।

12.14 ट्रेन स्टाफ टिकट का प्रारूप (फार्म) — प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात्—

| | |
|---|---|
| टिकट नं०..... | रेलवे |
| ट्रेन-स्टाफ टिकट | |
| अप (या डाउन) | |
| गाड़ी नं०..... | |
| समय..... | बंटे..... मिनट |
| से..... तक | |
| सेवा में, | |
| ड्राइवर और गाई | |
| आपको..... | स्टेशन से..... स्टेशन तक |
| जाने के लिए प्राधिकृत किया जाता है और ट्रेन-स्टाफ बाध में सेवा जाएगा। | |
| आपसे भागे जाने वाली गाड़ी नं०..... | के छूटने का समय..... बंटे..... मिनट है। |
| हस्ताक्षर..... | |
| का स्टेशन मास्टर | |
| स्टेशन की मोहर (स्टाम्प) | |
| (टिकट के पीछे) | |
| तारीख..... | |

ड्राइवर इस टिकट को तब तक स्वीकार नहीं करेगा जब तक वह साइन के उस भाग के ट्रेन-स्टाफ को देख नहीं लेता जिसमें उसे प्रवेश करना है। ड्राइवर पहुंचते ही तुरंत इस टिकट को स्टेशन मास्टर को भ्रमणा इसे प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति को दे देगा और वह व्यक्ति उसे सुरत रह कर देगा।

12.15. जारी किए गए ट्रेन-स्टाफ टिकटों का अभिलेख (रिकार्ड) — स्टेशन मास्टर जारी किए गए प्रत्येक ट्रेन-स्टाफ टिकट का अभिलेख (रिकार्ड) एक रजिस्टर में रखेगा जिसमें प्रत्येक टिकट का नम्बर तथा जिस गाड़ी के लिए वह जारी किया गया है, दर्ज किया जायेगा।

12.16. निकट (होम) सिगनल के बाहर अवरोध — निकट (होम) सिगनल के बाहर की लाइन तब तक अवरोध नहीं की जाएगी जब तक कि लाइन के अवरोध होने वाले भाग का ट्रेन-स्टाफ स्टेशन पर नहीं है।

12.17. ट्रेन स्टाफ और टिकट पद्धति में गाड़ियों की रक्षा — यदि कोई गाड़ी जिसके पीछे एक दूसरी गाड़ी आ रही है, स्टेशनों के बीच लाइन पर रुक जाती है तो गाई और ड्राइवर नियम 10.09 के उपबन्धों के अनुसार उस गाड़ी की रक्षा के लिए कार्रवाई करेंगे।

अध्याय 13

केवल एक गाड़ी पद्धति

13.01. केवल एक गाड़ी पद्धति का प्रयोग — केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार गाड़ियां सिर्फ इकहरी (सिंगल) लाइन की छोटी टर्मिनल गाथाओं पर ही चलाई जा सकती हैं।

13.02. केवल एक गाड़ी पद्धति की आवश्यक बातें — जहां गाड़ियों का संचालन केवल एक गाड़ी पद्धति के अनुसार किया जाता है वहां, जिस सेक्शन पर वह पद्धति लागू है उस पर एक समय में केवल एक ही गाड़ी रहेगी।

13.03. सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार — ड्राइवर अपनी गाड़ी सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक कि उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है।

13.04. केवल एक गाड़ी पद्धति में कुचटना होने या गाड़ी के असमर्थ हो जाने पर कार्यविधि (1)(क) यदि गाड़ी असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई कुचटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो, नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार, गाड़ी की उस दिशा में रक्षा की जाएगी जिससे, यदि आवश्यक है तो, सहायता प्राप्त की जा रही है।

(ख) गाड़ी का गाई उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहां से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है, उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गाई के लिए उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह ड्राइवर को लिखित अनुदेश देगा कि वह उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ी रखे और वह उससे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा।

(2)(क) ऐसा स्टेशन मास्टर, यदि वह आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर नहीं है तो, आधार स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। ऐसी सूचना की प्राप्ति पर, आधार स्टेशन का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है।

(ख) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो प्रसमर्थ हुई गाड़ी का गाई रहेगा, जो ड्राइवर को यह बताएगा कि ऐसी प्रसमर्थ गाड़ी कहाँ है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के ड्राइवर को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे जिससे प्रसमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो, प्रसमर्थ हुई गाड़ी के गाई के साथ न होने की दशा में, लाइन पर प्रवेश करने के लिए आवश्यक है।

(3) प्रसमर्थ हुई गाड़ी का गाई उस लाइन के सुरक्षित और समुचित संचालन के लिए तब तक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि प्रसमर्थ हुई गाड़ी वहां से चल नहीं बेती और उनकी सहायता गयी तथा कोई अन्य इंजन आधार स्टेशन पर वापस नहीं पहुंच जाता।

(4) यदि प्रसमर्थ हुई गाड़ी का गाई नहीं है तो फायरमैन या सहायक ड्राइवर या आवश्यकतानुसार ड्राइवर इस नियम द्वारा गाई को सँपे गए कार्य्यों का पालन करेगा, परंतु वह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाए।

अध्याय 14

ब्लाक प्रचालन

क — साधारण उपबन्ध

14.01 लाइन क्लियर देने या लेने के साधन — एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन तक जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का परिचालन निम्नलिखित किसी एक या एक से अधिक साधनों द्वारा विनियमित किया जाएगा अर्थात् :—

- (क) टोकन या टोकन रहित किस्म के विद्युत ब्लाक पंच,
- (ख) ट्रेकसकिट,
- (ग) धुरी काउण्टर, या
- (घ) विद्युत संचार यंत्र।

14.02 पंनों की व्यवस्था — (1) "डी" ब्लाक स्टेशनों के सिवाय, जहां उनकी व्यवस्था विशेष अनुदेशों के अंतर्गत की जा सकती है, सभी स्टेशनों पर विद्युत संचार पंनों की व्यवस्था की जाएगी।

(2)(क) किसी भी स्टेशन पर विद्युत ब्लाक यंत्र, जहां भी वे लगे हैं, और विद्युत संचार यंत्र ऐसी किस्म के होंगे जो रेल संरक्षा आयुक्त अनुमोदित करे और उनका प्रयोग वार प्रयोग तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि वह उन्हें पास नहीं करेता।

(ख) विद्युत ब्लाक यंत्रों या विद्युत संचार यंत्रों के देखभाल का प्रभारी (इंजिनर) व्यक्ति, रेल संस्था साधुता की परीक्षा के बिना प्रथम बार में प्रयुक्त यंत्रों और सम्बंधित उपकरणों के बचने में किन्हीं यंत्रों और उपकरणों को लगाने की अनुमति नहीं देगा जो खंड (क) में वर्णित शर्तों की पूर्ति नहीं करते हैं।

14.03. ब्लाक प्रचालन उपकरण में हस्तक्षेप करने से पहले सहमति प्राप्तरूपक—स्टेशन मास्टर को पूर्ण सहमति के बिना, कोई रेल सेवक परम्परा करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए ब्लाक प्रचालन उपकरण या उनके कलपुर्जों में कोई हस्तक्षेप नहीं करेगा।

ख विद्युत ब्लाक यंत्र, ट्रैक सर्किट शय्या घुरी काउण्टरों से व्यवस्थित ब्लाक स्टेशन

14.04 सक्षमता प्रमाण पत्र (सर्टिफिकेट का धाक कम्पीटेंसी)।—

(1) कोई भी व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्रों का प्रचालन तब तक नहीं करेगा, जब तक कि उसने ब्लाक यंत्रों के प्रचालन की परीक्षा पास नहीं कर ली है और जब तक कि उसके पास रेल प्रशासन द्वारा इस काम के लिए नियुक्त रेल सेवक का दिया गया सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट धाक कम्पीटेंसी) नहीं है।

(2) उक्तिधम (1) में उल्लिखित सक्षमता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट धाक कम्पीटेंसी) केवल तीन वर्ष या उससे अधिक लम्बी ऐसी किसी अवधि के लिए विद्यमान्य होगा जो विशेष अनुवेष्टों द्वारा निर्धारित की जाए।

14.05 घंटी कोड—गाड़ियों को संकेत देने के लिए घंटी संकेतों के निम्नलिखित निर्धारित कोड का प्रयोग किया जाएगा और इनकी एक प्रत्येक ब्लाक स्टेशन पर ब्लाक उपकरण के प्रचालन स्थान के पाम प्रदर्शित की जाएगी, अर्थात् :—

| निर्देश सं० | संकेत | कोड | संकेत | विधि | प्रतिस्वीकृति की रीति |
|--|-------|------------------|----------------|------|-----------------------|
| 1. ध्यातकर्षण (काल अट्ठेगान) या टेलीकोन सुनिष्ठा | | 0 | एक घंटी या बीट | | एक घंटी या बीट |
| 2. क्या लाइन क्लीयर है या लाइन क्लियर पुछलाछ | | 00 | दो | | दो |
| 3. गाड़ी का ब्लाक सेक्शन में प्रवेश | | 000 | तीन | | तीन |
| 4. (क) गाड़ी का ब्लाक सेक्शन से बाहर होना (ख) अवरोध का हटना | } | 0000 | चार | | चार |
| 5. (क) अंतिम घंटी सिगनल रह करी (ख) घंटी संकेत गलती से दिया गया है | | 00000 | पांच | | पांच |
| 6. (क) अवरोध खतरा घंटी संकेत (साधारण) | | 000000 | छह | | छह |
| (ख) रोको और गाड़ी की जांच करो | | 000000-0 | छह-विराम-एक | | छह-विराम-एक |
| (ग) गाड़ी-पिछली बत्ती (टेल) लेम्प या पिछला (टेल) कोड के बिना गर्ह है | | 000000-00 | छह-विराम-दो | | छह-विराम-दो |
| (घ) गाड़ी विस्थापित हो गयी है | | 000000-000 | छह-विराम-तीन | | छह-विराम-तीन |
| (ङ) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर गलत दिशा में या इकट्ठरी (सिंगल) लाइन के ब्लाक सेक्शन में निकल भागे हैं। | | 000000-0000 | छह-विराम-चार | | छह-विराम-चार |
| (च) वाहन दोहरी (डबल) लाइन पर सही दिशा में निकल भागे हैं। | | 000000-00000 | छह-विराम-पांच | | छह-विराम-पांच |
| 7. परीक्षा (टेस्टिंग) | | 0000000000000000 | सोलह | | सोलह |

नोट:—(1) "0" स्ट्रोक या बीट का सूचक है और '-' विराम का सूचक है।

(2) प्रत्येक घंटी संकेत धीरे-धीरे और माफ-साफ दिया जाएगा।

14.06. घंटी संकेतों की प्रतिस्वीकृति—(1) मिलने वाले प्रत्येक घंटी संकेत की प्रतिस्वीकृति, उसकी प्राधिकृत प्रतिस्वीकृति भेज कर दी जाएगी।

(2) किसी घंटी संकेत की प्रतिस्वीकृति तब तक नहीं दी जाएगी, जब तक कि वह स्पष्ट रूप से समझ में नहीं आ जाता।

(3) कोई घंटी संकेत तब तक पूरा हुआ नहीं माना जाएगा जब तक कि इसकी प्रतिस्वीकृति नहीं दी जाती।

(4) जिस स्टेशन को घंटी संकेत भेजा जाता है वह यदि उत्तर नहीं देता है तो कम से कम 20 सेकेंड के अंतर से वह घंटी संकेत तब तक दोहराया जाता रहेगा, जब तक उत्तर नहीं मिल जाता।

14.07. गाड़ी सिगनल रजिस्टर—(1) गाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा अथवा उसके प्रादेशों के अधीन, रखा जाएगा।

(2) ब्लाक यंत्र का परिचालन करने वाला व्यक्ति विद्युत ब्लाक यंत्रों पर मिलने वाले या भेजे जाने वाले सभी संकेतों के मिलने तथा भेजे जाने के समय को प्रतिस्वीकृति के तुरंत बाद, उक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।

(3) इस रजिस्टर में दर्ज किया गया समय वास्तविक समय होगा, किन्तु एक मिनट के किसी भ्रम को पूरा मिनट माना जाएगा।

(4) इस रजिस्टर में सभी लेखियाँ स्याही से की जाएंगी।

(5) इस रजिस्टर में दर्ज कोई भी भ्रम मिटाया नहीं जाएगा, किन्तु यदि कोई लेखी गलत पाई जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खींची जाएगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और सही लेखी उसके ऊपर दर्ज कर दी जाएगी।

(6) जो व्यक्ति उस समय इस रजिस्टर को रखता है वह उसमें दर्ज की गई सभी लेखियों और रजिस्टर के प्रत्येक खाने के सही-सही पढ़े जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

14.08. प्रस्थान प्राधिकार:—ड्राइवर अपनी गाड़ी को ब्लॉक स्टेशन से नब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसे प्रस्थान प्राधिकार निम्नलिखित रूप में नहीं दे दिया जाता है, अर्थात्—

(क) बोहरी (डबल) लाइन पर, अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आफ' स्थिति में करके, तथा

(ख) इकहरी (सिंगल) लाइन पर, या तो—

(i) उस ब्लॉक सेक्शन के लिए, विद्युत ब्लॉक यंत्र से निकाले गए टोकन लेकर, या

(ii) स्टेशन मास्टर द्वारा यथावत हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट लेकर, या

(iii) विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कोई हस्ताक्षर लेकर, या

(iv) जिस सेक्शन पर टोकन रहित प्रकार के विद्युत ब्लॉक यंत्र या ट्रेक सर्किट या घुरी काउंटर की व्यवस्था है वहाँ, उपखंड (i) से (iii) तक में उल्लिखित किसी मूल (टेन्जिविल) प्राधिकार के बबले अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल को 'आफ' करके।

14.09. ड्राइवर द्वारा प्रस्थान प्राधिकार की जाँच:—(1) ड्राइवर यह सुनिश्चित करेगा कि उसे जो प्रस्थान प्राधिकार दिया गया है वह संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है और उसी ब्लॉक सेक्शन के लिए है जिसमें उसे प्रवेश करना है और यदि वह प्राधिकार लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्थायी से यथावत पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

(2) यदि उपनियम (1) में बताई गई बातें पूरी नहीं हुई हैं तो ड्राइवर अपनी गाड़ी उस स्टेशन के भागे या उस स्टेशन से तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि ऐसी कोई भूल या कमी दूर नहीं कर दी जाती।

14.10. ब्लॉक सेक्शन बंद करने की शर्तें:—(1) यदि ब्लॉक सेक्शन गाड़ी के जाने से या अवरोध का कारण दूर हो जाने से साफ हो गया है तो भगले ब्लॉक स्टेशन द्वारा, बंदी कोर्ड में निर्धारित संकेत लेकर, ब्लॉक सेक्शन बंद कर दिया जाएगा।

(2) इस प्रकार का संकेत देने से पहले, स्टेशन मास्टर इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि—

(क) पूरी गाड़ी घा गई है या सेक्शन पर अवरोध का कारण दूर कर दिया गया है; तथा

(ख) जिन शर्तों के अधीन लाइन क्लियर दिया जाता है, उनका पालन हो गया है।

(3) "ए" क्लास इकहरी (सिंगल) लाइन वाले आसिंग स्टेशनों पर उपनियम (2) के खंड (ख) के उपबन्धों में ढील दी जा सकती है। ऐसे मामलों में स्टेशन मास्टर इस बाबत अपना समाधान कर लेगा कि गाड़ी अपने प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल पर, उस लाइन से भलग और साफ खड़ी है जिस पर दूसरी गाड़ी को भाना है।

14.11. प्रस्थान प्राधिकार की बाबत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:—

(1) ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि का, जहाँ तक कि वह संबंधित मामले को लागू होती है, पालन नहीं कर लिया गया है।

(2) ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार स्टेशन मास्टर या इस कार्य के लिए विशेष अनुदेशों के अधीन विद्युत रेल सेक्शन के प्रतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।

(3) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि ड्राइवर को दिया गया प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः सही है और यदि वह लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्थायी से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

(4) यदि कोई गाड़ी स्टेशन पर रुकी है और दूसरी गाड़ी को आस करने की प्रतीक्षा कर रही है तो ड्राइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि आस करने वाली गाड़ी पूरी नहीं आ जाती और रुकी हुई गाड़ी के लिए परिवर्तित लाइन साफ नहीं हो जाती।

(5) यदि गाड़ी में दो इंजन एक साथ जुड़े हैं या एक इंजन गाड़ी के भागे और दूसरा गाड़ी के पीछे लगा है तो प्रस्थान प्राधिकार भगले इंजन के ड्राइवर को दिया जाएगा।

14.12. विद्युत टोकन यंत्रों और टोकन की बाबत विशेष जिम्मेदारी:—

(1) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि—

(क) विद्युत ब्लॉक यंत्रों का प्रचालन उसके प्रतिरिक्त और कोई न करे,

(ख) बंदी संकेतों और इसके प्रतिरिक्त विद्युत संचार यंत्रों द्वारा भेजे जाने वाले संदेशों के संबंध में, जिनके अंतर्गत प्राइवेट नम्बरों का प्रयोग भी है, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित कार्यविधि का सही तौर पर पालन किया जाए।

(ग) रुकने वाली गाड़ियों के ड्राइवर द्वारा भाने वाला टोकन वापस कर देने पर ही जाने वाला टोकन दिया जाए।

(घ) यदि वह किसी भाने वाली गाड़ी का टोकन प्राप्त करे तो वह उसे तुरंत विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दे, तथा

(ङ) विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति से भिल कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लॉक यंत्र को नहीं छोलेगा।

(2) (क) टोकन विद्युत ब्लॉक यंत्र में से पहले नहीं निकाला जाएगा और निकाले जाने पर, इसका नम्बर गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज कर दिया जाएगा और वह तब तक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाएगा जब तक कि वह ड्राइवर को दे नहीं दिया जाता अथवा वापस विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल नहीं दिया जाता।

(ख) भगले ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी पहुंचने पर, ड्राइवर टोकन को विशेष अनुदेशों के अनुसार दे देगा और फिर वह टोकन उस स्टेशन के विद्युत ब्लॉक यंत्र में डाल दिया जाएगा।

(ग) यदि गाड़ी को उसी ब्लॉक स्टेशन पर वापस भाना है जहाँ से उसने प्रस्थान किया था तो ऐसी वापसी पर, जिस विद्युत ब्लॉक यंत्र में टोकन निकाला गया था उसी में फिर वापस डाल दिया जाएगा।

14.13. विद्युत ब्लॉक यंत्रों या ट्रेक सर्किटों अथवा घुरी काउंटरों में खराबी आ जाना:—(1) यदि विद्युत ब्लॉक यंत्रों, ट्रेक सर्किटों या घुरी काउंटरों या उनके विद्युत कनेक्शनों में खराबी आ जाती है तो लाइन क्लियर, विद्युत संचार यंत्रों द्वारा प्राप्त किया जाएगा।

(2) जब लाइन क्लियर इस प्रकार प्राप्त किया जाता है तो उस बाबत लेखी गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी और लिखित प्रस्थान प्राधिकार जारी करने के बाद गाड़ी को जाने दिया जा सकता है। उक्त प्राधिकार पर भी इस आशय का नोट लिख दिया जाएगा।

14.14. मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट की व्यवस्था करना:—यदि मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लॉक यंत्र या अंतिम रोक (स्टॉप) सिगनल के बाद लगाए गए ट्रेक सर्किट या ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर लगे घुरी काउंटर खराब हो जाते हैं तो मध्यवर्ती ब्लॉक रोक (स्टॉप) सिगनल को भी खराब माना जाएगा और मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट को बंद समझा जाएगा और उक्त मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट के दोनों ओर के स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा।

ग. बिना विद्युत ब्लाक वाले ब्लाक स्टेशन

14.15. संकेत भेजना—जिन स्टेशनों पर विद्युत ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ गाड़ियों के संचालन के लिए, विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित मंत्रा परिस्थिति के अनुसार विद्युत संकेत यंत्रों पर भेजे जाएंगे।

14.16. गाड़ी सिगनल रजिस्टर—जिन ब्लाक स्टेशनों पर ब्लाक यंत्रों की व्यवस्था नहीं है वहाँ भा 14.07 में उल्लिखित गाड़ी सिगनल रजिस्टर रखा जाएगा।

14.17. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकार के प्रारूप (फार्म)—
(1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और लिखित प्रस्थान प्राधिकार रेल प्रशासन द्वारा उसके लिए विशेष रूप से निर्धारित किए गए प्रारूपों (फार्म) में लिखे जाएंगे।

(2) एम प्रारूप (फार्म) जिल्द बंधे रजिस्ट्रों के रूप में होंगे और वे प्रत्येक ब्लाक स्टेशन पर स्टेशन मास्टर या इस प्रयोजन के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किसी रेल सेवक के पास रखे जाएंगे।

14.18. संदेशों की विशिष्टता—(1) किसी गाड़ी के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले प्रत्येक संदेश में सम्बन्धित गाड़ी का स्पष्ट वर्णन रहेगा।

(2) प्रत्येक गाड़ी के लिए पृष्ठताछ तथा उत्तर अलग-अलग भेजा जाएगा।

14.19. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का लिखा जाना और उन पर हस्ताक्षर—(1) गाड़ियों के संचालन के संबंध में भेजे जाने वाले सभी संदेश और सभी लिखित प्रस्थान प्राधिकार स्याही से लिखे जाएंगे और उन्हें भेजने या जारी करने के लिए प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा उन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(2) कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार पूर्णतः या अंशतः तब तक नहीं लिखा जायेगा या हस्ताक्षरित किया जायेगा जब तक कि उसकी आवश्यकता नहीं है।

14.20. संदेशों की संपूर्णता :—दुर्घटना को रोकने की दृष्टि से या किसी अन्य आपात स्थिति के सिवाय, किसी संदेश का कोई भाग तब तक नहीं भेजा जाएगा और कार्यान्वित किया जाएगा जब तक कि संपूर्ण संदेश लिख नहीं लिया गया है।

14.21. संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों का परिरक्षण :—संदेशों और लिखित प्रस्थान प्राधिकारों को, उनके जारी होने के उनसे समय बाद नष्ट कर दिया जाएगा जितना कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाए:

परन्तु कोई भी संदेश या लिखित प्रस्थान प्राधिकार उसके जारी होने से एक मास बीतने से पूर्व नष्ट नहीं किया जायेगा।

14.22. लाइन क्लियर रद्द करना :—यदि इकट्टरी (सिंगल) लाइन पर कोई लाइन क्लियर रद्द कर दिया जाता है तो विपरीत दिशा में किसी गाड़ी को जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि इस प्रकार रद्द करने की अभिलेखिकता का संदेश प्राप्त नहीं हो जाता और उससे यह ज्ञात नहीं कर दिया जाता कि वह गाड़ी जिसके लिए लाइन क्लियर दिया गया था, रोक ली गई है और रुकी रहेगी।

14.23. प्रस्थान प्राधिकार का डाइवर के पास होना :—डाइवर स्टेशन से अपनी गाड़ी तब तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार के रूप में स्टेशन मास्टर द्वारा यथाविधि हस्ताक्षरित लाइन क्लियर टिकट नहीं है।

14.24. डाइवर को प्रस्थान प्राधिकार कब दिया जाए :—डाइवर को प्रस्थान प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि इस प्रयोजन के लिए निर्धारित कार्यविधि का, जहाँ तक कि वह संबंधित मामले को लागू होनी है, पालन कर नहीं दिया गया है।

घ. लाइन क्लियर टिकट

14.25. लाइन क्लियर टिकट :—(1) यदि विद्युत ब्लाक यंत्रों की खराबी के कारण या उनकी व्यवस्था न होने के कारण, प्रस्थान प्राधिकार लाइन क्लियर टिकट के रूप में है तो वह, विशेष अनुदेश के अधीन के सिवाय, निम्नलिखित प्रारूप (फार्म) में होगा, अर्थात्:

| | |
|--|-----------------|
| क्रम संख्या | रेलवे |
| लाइन क्लियर टिकट | |
| अप (या डाउन) | |
| गाड़ी नं० | |
| तारीख | |
| समय | घंटे मिनट |
| प्रेषक स्टेशन मास्टर | |
| सेवा में, | |
|अप (या डाउन) का डाइवर। | |
| लाइन साफ है और आपको स्टेशन तक जाने की अनुमति दी जाती है। | |
| प्राइवेट नं० | |
| स्टेशन मास्टर | |

(2) ऐसे प्रत्येक टिकट पर क्रम संख्या अंकित होगी जो गाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी। डाउन दिशा के लिए दिए जाने वाले नंबरों को अप दिशा के नंबरों से स्पष्ट रूप से अलग दर्शित किया जायेगा।

(3) उपनियम (1) और (2) में उल्लिखित टिकट निम्नलिखित रंगों के होंगे, अर्थात्:—

(क) डाउन मेन लाइन के लाइन क्लियर टिकट सफेद सादे कागज पर।

(ख) अप मेन लाइन के लाइन क्लियर टिकट सफेद से भिन्न स्पष्टतः रंगीन कागज पर, जिसके दोनों ओर खड़ी लाल धारियां होंगी।

(ग) डाउन ब्रांच और लूप लाइनों के लाइन क्लियर टिकट सफेद कागज पर, जिसके दोनों ओर तीन काले कोने होंगे और चौथे कोने पर 'ब्रांच' और 'लूप' का भेद प्रकट करने वाला उपरिलेख (सुपरस्क्रिप्शन) होगा।

(घ) अप ब्रांच और लूप लाइनों के लाइन क्लियर टिकट सफेद से भिन्न स्पष्टतः रंगीन कागज पर, जिसके दोनों ओर खड़ी लाल धारियां और तीन काले कोने होंगे और चौथे कोने पर 'ब्रांच' और 'लूप' का भेद प्रकट करने वाला उपरिलेख (सुपरस्क्रिप्शन) होगा।

(ङ) यदि दो ब्रांच या लूप लाइनें किसी स्टेशन के एक ही सिरे से निकलती हैं तो, एक ब्रांच या लूप लाइन के लाइन क्लियर टिकटों के दोनों ओर के तीनों कोनों में खण्ड (ग) या (घ) की भांति ब्लाक बने होंगे जो काले त्रिभुजों के आकार के

होंगे। दूसरी बाँच या लूप लाइन के लाइन क्लियर टिकटों के दोनों ओर उन्हीं तीनों कोनों पर काम गोले बने होंगे।

यदि दो से अधिक बाँच या लूप लाइनें हैं तो, बाकी बाँचों या लूपों के लाइन क्लियर टिकटों का भेव प्रकट करने के लिए उनके दोनों ओर के उन्हीं कोनों पर एक मोटी लकीर वाले गोले के भीतर एक बड़ा आधाधर प्रकट किया जायेगा।

ड—ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन

14.26. ब्लॉक कार्यचालन उपस्कर का प्रयोग तथा प्रचालन—बहुत ब्लॉक यंत्रों का प्रयोग तथा प्रचालन विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगा जो रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन से जारी किये जायेंगे।

अध्याय 15

रेल-पथ और निर्माण कार्य

क. रेल पथ और निर्माण कार्य पर लगे रेल सेवक

15.01. रेल-पथ और निर्माण कार्य की वशा—प्रत्येक रेल-पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाले रेल-पथ या निर्माण-कार्य की वशा के लिए जिम्मेदार होगा।

15.02 लाइन का अभिरक्षण :—प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक :—]

(क) यह देखेगा कि उसके प्रभार (चार्ज) वाली पूरी लाइन या निर्माण कार्य अच्छी अवस्था में है, तथा

(ख) रेल-पथ या निर्माण कार्य के साथ होने वाली उन सभी बुध्दनाओं या उनकी खराबियों की रिपोर्ट, जो उसकी समझ में गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती है, प्रभारी इंजीनियर (इंजीनियर इन-चार्ज) को तुरन्त करेगा और साथ ही बुध्दना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

15.03. सामान की देखभाल :—प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक अपने प्रभार (चार्ज) वाली सभी रेलों, बेयरों, स्लीपरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबन्ध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है, उसे लाइन से अलग, ठीक प्रकार बट्टा लगाकर रखी जाए जिससे कि गाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा न पड़े।

15.04. रेल-पथ और निर्माण कार्य का निरीक्षण :—(1) रेल-पथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किए गए किसी रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाएगा :

परन्तु जिन लाइनों पर यातायात कम और यथा-कथा होता है, वहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, ऐसे निरीक्षणों के बीच समय का अंतर बढ़ाकर दो दिन में एक बार किया जा सकता है।

(2) सभी पुलों का और निर्माण कार्यों का, जिनके अन्तर्गत सिगनल के तार, अंतर्पाशन (इन्टरलाकिंग) गियर, कांटे और कैबियां (क्रासिंग) ऊपरी उपस्कर और गाड़ियों की सुरक्षा और संचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपस्कर भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

15.05. लाइनों पर गस्त (पेट्रोलिंग) लगाना :—(1) नियम 15.04 में उल्लिखित निरीक्षण के अतिरिक्त, जब कभी भागे वर्षा, लाइन बह जाने (बीजेज), बाढ़, सूफान और मिश्रित उपग्रह जैसी असामान्य परिस्थितियों में रेल के किसी भी भाग को खतरा पहुंचने की संभावना हो तो लाइन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार गस्त (पेट्रोलिंग) लगाया जाएगा।

(2) यदि लाइन पर गस्त (पेट्रोलिंग) लगाने के लिए प्रतिनियुक्त रेल सेवक को कोई ऐसी परिस्थिति दिखाई देती है जिससे गाड़ियों की सुरक्षा प्रभावित होने की संभावना है या उसे किसी अन्य खतरे की आशंका है तो वह इस बात निश्चित विशेष अनुदेशों के अनुसार लाइन पर अवरोध की रक्षा के लिए कार्रवाई करेगा और इसके बाद वह निकटतम स्टेशन मास्टर को शीघ्रतम साधनों द्वारा सूचित करेगा। नियम 3.62 भी देखिए।

15.06. गाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य—रेल पथ या निर्माण कार्य निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिये नियुक्त किसी सक्षम रेल सेवक की पूर्ण अनुमति के बिना कोई भी गैर किसी ऐसे काम को प्रारम्भ नहीं करेगा या नहीं करता रहेगा, जिससे गाड़ियों या यातायात को खतरा है, और ऐसी अनुमति देने वाला रेल सेवक ऐसे काम के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा और यह देखेगा कि नियम 15.08 और 15.09 के उपबन्धों का पालन किया जाना है :

परन्तु आयात काल में, यदि सुरक्षा के लिए, उक्त रेल सेवक के आ सकने से पहले, ऐसे किसी काम को प्रारम्भ करना आवश्यक है तो गैर गेट तुरन्त काम प्रारम्भ कर सकता है, और वह स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि नियम 15.09 के उपबन्धों का पालन हो जाए।

15.07 धुंध, कोहरे या 'तूफानी मौसम' में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, काम करना :—धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, आपातकालीन मामलों के सिवाय, कोई रेल अपनी जगह से हटाई नहीं जाएगी और न ही ऐसा कोई दूसरा काम किया जाएगा, जिससे गाड़ियों के घाने-जाने में अवरोध पड़ने की संभावना है।

15.08. लाइन में अवरोध डालने वाले काम प्रारम्भ करने से पहले सावधानी—रेल पथ या निर्माण-कार्य पर लगाया गया कोई भी स्थापित तक न कोई रेल बदलेगा, न उलटाएगा, न कांटों या सिगनलों का वियोजन (डिसकनेक्ट) करेगा और न ही लाइन को अवरोध करने वाला कोई अन्य काम प्रारम्भ करेगा जब तक कि रोक (स्टॉप) सिगनल प्रदर्शित नहीं कर दिए जाने और जहां निर्धारित किया गया है, वहां पटाखों का प्रयोग नहीं कर दिया जाता, तथा स्टेशन सीमा के अन्दर होने पर, जब तक कि उसने स्टेशन मास्टर की भी लिखित अनुमति प्राप्त नहीं कर ली है और सब आवश्यक सिगनल 'घान' नहीं कर दिए गए हैं :

परन्तु रोक (स्टॉप) सिगनल के प्रदर्शन से छूट पाई जा सकती है, यदि इस प्रकार के काम करने से पहले स्वयं (आटोमैटिक) रोक (स्टॉप) सिगनलों से भिन्न आवश्यक सिगनलों को 'घान' स्थिति में करने के अनिश्चित, उन्हें वियोजित (डिसकनेक्ट) कर दिया जाता है, जिससे कि उन सिगनलों को तब तक फिर से 'घान' न किया जा सके जब तक कि ऐसा करना सुरक्षित नहीं है और ऐसे सिगनलों से भागे त्वन्मुख पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ रहे :

परन्तु यह और कि यदि निर्माण-कार्य का क्षेत्र स्वयं (आटोमैटिक) सिगनल द्वारा नियंत्रित होता है तो निर्माण कार्य का प्रभारी (इंजार्ज) रेल सेवक उस आरंभ भागी हुई गाड़ी को रोकने और चेतावनी देने के लिए किसी सक्षम रेल सेवक को कार्य-स्थल के पहले पर्याप्त दूरी पर तैनात करेगा।

15.09. सिगनल दिखाना—(1) जब कभी लाइनों की मरम्मत के कारण या किसी अन्य अवरोध के कारण ड्राइवर को यह बताया जा सकता है कि उसे रुकना है या प्रतिबन्धित गति से भागे बढ़ना है तो उसे निम्नलिखित सिगनल दिए जाएंगे और, जहां निर्धारित किया गया है, पटाखों का प्रयोग किया जाएगा ; बोहरी (ब्रबल) लाइन होने से यह सिगनल उस दिशा में जिस ओर से गाड़ी आती है और इकहरी (सिंगल) लाइन पर दोनों ओर दिए जाएंगे, अर्थात् :

(क) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की संभावना है तो बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 600 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर एक रोक पताका (बैनर फ्लैग) लगाई जाएगी तथा बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर, तीन पटाखे, जो एक दूसरे से 10 मीटर की दूरी पर होंगे, रखे जाएंगे। इसके प्रतिरिक्त रोक (स्टॉप) हैंड सिग्नल, अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर, रोक पताका (बैनर फ्लैग) के पास, और तीन पटाखों से 45 मीटर की दूरी पर, दिखाए जाएंगे। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिग्नल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाये तो वह ड्राइवर को 'भागो बढ़ो' हैंड सिग्नल दिखायेगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से भागे जा सके।

(ख) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक है और प्रतिबन्ध एक दिन से अधिक समय तक लगे रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक रोक संकेतक (स्टॉप इंडीकेटर) लगाया जाएगा और बड़ी लाइन पर अवरोध के स्थान से 1200 मीटर की दूरी पर और मीटर लाइन तथा नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता संकेतक (काशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। इसके प्रतिरिक्त, जिस स्थान से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी भागे जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(ग) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध केवल एक दिन या इससे कम समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर और फिर कम से कम 800 मीटर की दूरी पर सतर्कता से 'भागो बढ़ो' हैंड सिग्नल दिखाये जायेंगे। जहां आवश्यक है वहां 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा, उपयुक्त बूझ कर दी जाएगी। अवरोध के स्थान पर तैनात रेल सेवक गाड़ी को हैंड सिग्नल दिखाता रहेगा और जब गाड़ी अवरोध के स्थान से पास हो जाये तो वह ड्राइवर को 'भागो बढ़ो' हैंड सिग्नल दिखाएगा ताकि ड्राइवर सामान्य गति से भागे जा सके।

(घ) यदि गाड़ी को रोकना आवश्यक नहीं है और प्रतिबन्ध एक दिन या इससे अधिक समय तक रहने की संभावना है तो अवरोध के स्थान से 30 मीटर की दूरी पर एक गति संकेतक (स्पीड इंडीकेटर) लगाया जाएगा और फिर अवरोध के स्थान से कम से कम 800 मीटर की दूरी पर एक सतर्कता संकेतक (काशन इंडीकेटर) लगाया जाएगा। जहां आवश्यक है, वहां 800 मीटर की दूरी में, विशेष अनुदेशों द्वारा, उपयुक्त बूझ कर दी जाएगी। इसके प्रतिरिक्त, जिस स्थान से ड्राइवर सामान्य गति से गाड़ी भागे जा सकता है वहां समाप्ति संकेतक (टर्मिनेशन इंडीकेटर) लगाए जाएंगे।

(2) अवरोध का स्थान स्थापन सीता के घण्टर होये, पर—

(क) यदि कांटों को सेट करके और जकड़ कर या हस्त नियंत्रित रोक (स्टॉप) सिग्नल या सिग्नलों को 'घान' रखकर घबराहट लाइन को पृथक कर दिया गया है तो उपनियम (1) के उपबन्धों से छूट दी जा सकती है, और

(ख) उन दशाधों के सिवाय, जिनमें ड्राइवर को पिछले स्टेशन पर अवरोध और उसके विवरण की सूचना देते हुए सतर्कता आदेश (काशन आर्डर) दिया गया है, किसी गाड़ी के लिए आगमन सिग्नल तब तक 'आफ' नहीं किए जाएंगे जब तक कि गाड़ी को प्रथम रोक (स्टॉप) सिग्नल पर रोक नहीं दिखा जाता।

(3) यदि कार्यस्थल स्वचालित (आटोमैटिक) सिग्नल क्षेत्र में स्थित है, और यदि अवरोध का स्थान एवं संबंधित सिग्नल सेक्शन में गाड़ी का प्रवेश नियंत्रित करने वाले स्वचाल (आटोमैटिक) सिग्नल के बीच की दूरी बड़ी लाइन पर 1200 मीटर से कम और मीटर लाइन पर 800 मीटर से कम है, और बशर्ते कि यह सुनिश्चित कर लिया गया है कि स्वचाल (आटोमैटिक) सिग्नल 'घान' स्थिति में रहेगा तो—

(क) उपनियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित रोक पताका (बैनर फ्लैग) और तीन पटाखे क्रमशः 90 और 180 मीटर पर लगाए जा सकेंगे, तथा

(ख) उपनियम (1) के खण्ड (ख) में उल्लिखित सतर्कता संकेतक (काशन इंडीकेटर) हटाया जा सकता है।

(4) उपनियम (1) के खण्ड (ख) और (घ) में उल्लिखित संकेतकों (इंडीकेटर्स) के आकार और प्रकृत को विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

15.10. गाड़ियों की रक्षा में सहायता— रेल-पथ या निर्माण-कार्यों पर लगा हुआ हर रेल सेवक, गाड़ी के गाई या ड्राइवर द्वारा सहायता मांगी जाने पर, गाड़ी की रक्षा करने में सहायता करेगा।

15.11. प्रत्येक गैंग का गैंगमेट—हर रेल पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले हर गैंग में एक सक्षम गैंगमेट है।

15.12. सिग्नलों की जानकारी और गैंग का साज-सामान— प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक यह देखेगा कि—

(क) उसके अधीन काम करने वाले प्रत्येक गैंगमैन और गैंगमेट को हैंड सिग्नलों और पटाखा सिग्नलों की सही-सही जानकारी है; तथा

(ख) उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर काम करने वाले प्रत्येक गैंग को, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित अन्य औजारों या उपकरणों के प्रतिरिक्त, एक रेल-पथ गैंग, दो जोड़ी इंडी सिग्नल, दो हैंड सिग्नल बत्तिया और बारह पटाखे दिए गए हैं।

15.13. गैंगों, सिग्नलों, औजारों तथा उपकरणों का निरीक्षण—

(1) प्रत्येक रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक प्रत्येक मास में कम से कम एक बार नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अनुसार गैंगों को दिए गए रेल-पथ गैंगों, इंडियों, सिग्नल बत्तियों, पटाखों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण करेगा और यह अभिनिश्चित करेगा कि उपरोक्त सामान पूरा और अच्छी हालत में है।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके बदले दूसरी दे दी जाए।

15.14. लाइन की संरक्षा के लिए गैंगमेट की जिम्मेदारी— प्रत्येक गैंगमेट—

(क) यह देखेगा कि उसके जिम्मे रहने वाली सारी लाइन गाड़ियों के भागे जाने के लिए सुरक्षित है;

(ख) यह देखेगा कि नियम 15.12 के खण्ड (ख) के अधीन उसे दिए गए सिग्नल सही हालत में हैं और तुरन्त प्रयोग किए जा सकते हैं;

(ग) यह देखेगा कि उसके गैंग के प्रत्येक व्यक्ति को हैंड सिग्नलों और पटाखा सिग्नलों की ठीक-ठीक जानकारी है;

(घ) अपने जिम्मे रहने वाली सारी लाइन पर या उसके प्रभुत्व के अन्तर्गत आश्रितियों या पशुओं के अतिवार को रोकने का प्रयत्न करेगा, तथा

(क) लाइन की मरम्मत करते समय, उसे उठाने या नीचा करने समय प्रथम ऐसा कोई अन्य काम करने समय, जिसके कारण किसी गाड़ी को घाँटे बढ़ने के लिए मरम्मत करने की आवश्यकता है तो, वह स्वयं मोके पर उपस्थित रहेगा और नियम 15.09 में निर्धारित मरम्मत सिग्नल दिखाए जाने के लिए जिम्मेदार होगा।

15.15. बायव विस्फोटन—विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमत के सिवाय, रेल-पथ या निर्माण-कार्य पर काम करने वाला कोई भी रेल सेवक रेल लाइन पर या उसके आस-पास बायव विस्फोटन कार्य नहीं करेगा।

15.16. कांटे या कैचियाँ (कासिंग) लगाया हुआ—प्राप्त स्थिति के सिवाय, कोई भी रेल सेवक, न तो किसी कांटे या कैचा (कासिंग) को लगाएगा और न हटाएगा। जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन ऐसा अनुमति नहीं दी गई है।

15.17. खतरे की आशंका होने पर रीगसेट और रीगसेन के कर्तव्य—यदि कोई रीगसेट या रीगसेन यह समझता है कि रेल-पथ या निर्माण-कार्य में किसी खराबी के कारण या असाधारण दर्जा या बाड़ या किसी अन्य घटना के कारण लाइन के भ्रमुरक्षित हो जाने की या किसी गाड़ी के खतरे में बढ़ जाने की संभावना है तो वह लाइन को मजबूती मुदक कर और गाड़ियों की संरक्षा के लिए, तुरंत व्यवस्था करेगा और आवश्यकता-नुसार गाड़ियों को, मरम्मत से आगे बढ़ने या रुकने के लिए निर्धारित सिग्नल देगा और गोप्रातिनिधि निकटतम स्टेशन मास्टर तथा रेल-पथ या निर्माण-कार्य निरीक्षक को परिस्थिति की रिपोर्ट देगा।

ख. लारियाँ ट्रालियाँ और मोटर ट्रालियों का संचालन

15.18. ट्राली, लारी और मोटर ट्राली में भेद—(1) जिस व्यक्ति को चार व्यक्ति मिलकर लाइन पर से उठा सकते हैं उसे ट्राली समझा जाएगा और उसी प्रकार के किन्तु उससे अधिक भारी वाहन को लारी समझा जाएगा।

(2) जो ट्राली, मोटर ट्राय खर्चोदित (संस्क प्रोपेल्ड) है वह मोटर ट्राली है।

(3) आपातस्थिति के सिवाय, ट्राली को रेलपथ या अन्य भारी सामान की बुलाई के लिए प्रयुक्त नहीं किया जायेगा, और यदि कोई ट्राली इस प्रकार वादी जाती है तो उसे इन नियमों के प्रयोजन के लिए 'लारी' समझा जाएगा।

15.19. लाल झंडी या बत्ती का बिछाया जाना—प्रत्येक लारी या ट्राली, जब लाइन पर है, दिन के समय लाल झंडी और रात के समय या धुंध, कोहरे या बूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या सूरंग में, लाल बत्ती बिछाएगी। लाल झंडी या लाल बत्ती उन दिशाओं की ओर बिछाई जाएगी जिधर से गाड़ी आ सकती है।

15.20. ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के साथ सामान—प्रत्येक ट्राली, लारी या मोटर ट्राली में निम्नलिखित मात्र सामान होगा, अर्थात्—

- (क) दो हूड सिग्नल बलिया,
- (ख) दो लाल और दो हरी हूड सिग्नल झंडियाँ,
- (ग) पर्याप्त संख्या में पटाखे,
- (घ) एक जंजीर और एक ताला,
- (ङ) रेल के जिस सेक्शन पर ट्राली, लारी या मोटर ट्राली को चलाना है, उस पर लागू कार्यचालन समय सारणी (वकिंग टाइमटेबिल) का एक प्रति साथ ही उसके सभी शुद्धि-पत्र तथा परिशिष्ट यदि कोई है,

(ब) केवल मोटर ट्राली के लिए एक मोटर हार्न और एक मर्क लाइट,

(छ) केवल लारी के लिए दो रोक पताका (बैर फ्लैग), और

(ज) अन्य ऐसी वस्तुएँ जो रेल प्रशासन इस बाबत निर्धारित करे।

नोट—ट्राली, लारी या मोटर ट्राली के प्रभारी (इंचार्ज) अधिकारी के पास निर्धारित मात्र सामान के प्रतिनिधित्व एक बड़ी भी होगी।

15.21. कारगर ब्रेक—कोई लारी या ट्राली लाइन पर जब तक नहीं रखी जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे है।

15.22. लारी या ट्राली के लाइन पर होने के समय योग्यता प्राप्त व्यक्ति हो उसका प्रभारी (इंचार्ज) होगा—(1) विशेष अनुदेशों द्वारा इस काम के लिए नियुक्त योग्यता प्राप्त व्यक्ति के सिवाय अन्य कोई व्यक्ति किसी लारी या ट्राली को लाइन पर नहीं रखेगा।

(2) ऐसा योग्यता प्राप्त व्यक्ति लारी या ट्राली के साथ रहेगा और उसकी समुचित रक्षा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार उसके प्रयोग के लिए जिम्मेदार होगा।

15.23. गाड़ी के साथ जोड़ने का विधेय—कोई लारी या ट्राली किसी गाड़ी के साथ नहीं जोड़ी जाएगी।

15.24. चलाने का समय—साधारणतः लारी केवल दिन में और इतने मात्र मौसम में चलाई जाएगी कि सिग्नल पर्याप्त दूरी से अच्छी तरह देखा जा सके और यह दूरी कम से कम 800 मीटर से कम नहीं होगी।

15.25. मोटर ट्राली—मोटर ट्राली केवल विशेष अनुदेशों के अनुसार ही चलाई जाएगी।

15.26. लाइन पर ट्राली की रक्षा—ट्राली का योग्यता प्राप्त प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति किसी स्टेशन के प्रस्थान करने से पहले, सभी आने वाली गाड़ियों का पता ठिकाना अभिनियमित करेगा और यदि लाइन पर्याप्त दूरी तक साफ नहीं दिखाई देती है तो—

(क) इकहरी (सिंगिल) लाइन पर दोनों दिशाओं में, या

(ख) दोहरी (डबल) लाइन पर जिधर से गाड़ी आ सकती है उस दिशा में, वह अपनी ट्राली की रक्षा के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित सावधानियाँ करेगा।

15.27. लाइन पर लारी की रक्षा—(1) जब कभी लारी हुई या खाली लारी लाइन पर रखने का प्रस्ताव है तो, गाड़ी-संचालन नियमों के अधीन उस लाइन को, यदि संभव है तो, बन्द कर दिया जाएगा किन्तु वह तब जब इससे गाड़ियों के संचालन में बाधा न पड़े।

(2) अनुमोचित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, यदि लाइन को इस प्रकार बन्द नहीं किया जाता है और खाली प्रथम भारी हुई लारी लाइन पर रखी जाती है तो लारी की रक्षा निम्नलिखित रूप में की जाएगी, अर्थात्—

- (क) दोहरी (डबल) लाइन पर, जिस दिशा से गाड़ियाँ आ सकती हैं उस दिशा में, आवश्यकानुसार एक या दो व्यक्ति, बड़ी लाइन पर लारी से 800 मीटर की दूरी पर और छोटी लाइन तथा नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आर-पार रोक पताका (बैर फ्लैग) लिए रहेंगे और एक अन्य व्यक्ति बड़ी लाइन पर कम से कम 1200 मीटर की दूरी पर और मोटर तथा नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट तीर पर रोक (स्टाप) हूड दिखाता रहेगा, अथवा

(ख) हाथी (सिंगल) लाइन पर, लारी के आगे जोर पीछे एक या दो व्यक्ति आवश्यकतानुसार बड़ी लाइन पर 600 मीटर की दूरी पर तथा सीटर और नैरो लाइन पर 400 मीटर की दूरी पर रेल-पथ के आधार पर रोक पताका (बैन्डर फ्लैग) लिए रहेंगे तथा एक अन्य व्यक्ति दोनों तरफ बड़ी लाइन पर, लारी से कम कम 1200 मीटर की दूरी पर तथा सीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर स्पष्ट नीचे पर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।

(3) लारी से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर तथा सीटर लाइन और नैरो लाइन पर 800 मीटर की दूरी पर ऐसे आगे या पीछे चलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को पताचे दिए जायेंगे और ज्योंही लारी सामान लादने या उतारने के लिए बड़ी हांगी अथवा ज्योंही कोई गाड़ी आती दिखाई देगी, त्योंही वह आदमी लाइन पर 10-10 मीटर की दूरी पर तीन पताचे रख देगा और रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता रहेगा।

(4) ज्योंही लारी आकर रुके या कोई गाड़ी आती हुई दिखाई दे, त्योंही एक या एक से अधिक रोक पताका (बैन्डर फ्लैग) उठाने वाला व्यक्ति उस पताका को रेल-पथ के आधार पर गाड़ देगे और रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते रहेंगे।

व (5) ऐसी सभी दशाओं में जब आगे या पीछे सज्जे लिए हुए व्यक्ति लारी से दिखाई नहीं देते तो उनका सिगनल दौहराने के लिए बीच में अतिरिक्त सज्जेवाले तैयार किए जायेंगे।

(6) जब तक लारी के प्रभारी (इन्चार्ज) कर्मचारी में सज्जेवालों को रोक सिगनल और पताचे हटाने का आदेश नहीं मिलता तब तक उन्हें हटाया नहीं जाएगा।

15.28. लारियां या ट्रालियां जो प्रयोग में न हों—जब लारी या ट्राली का प्रयोग नहीं किया जा रहा हो, तब वह लाइन से प्रलग रख दी जाएगी और उसके पहिये जंशोर और ताले से जकड़ कर बांध दिए जायेंगे।

अध्याय 16

समपार (लेबिल क्रॉसिंग)

16.01. सिगनलों की जानकारी—किसी व्यक्ति को फाटक वाला तब तक नियुक्त नहीं किया जायेगा जब तक उसे सिगनलों की जानकारी न हो।

16.02. सज्ज सामान देना तथा उनको देखभाल—प्रत्येक फाटक वाले को—

(क) दिन और रात्रि के हैंड सिगनल, पताचे और अन्य निर्धारित साज सामान दिए जायेंगे, तथा

(ख) इन सिगनलों, पताचों और अन्य साज सामान को वह सही हालत में तथा प्रयोग के लिए तैयार रखेगा।

16.03. सड़क यातायात—(1) इस विषय में हम नियमों द्वारा अनुमानित विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए, हर समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर रेल लाइन के दोनों तरफ के सब फाटक आम यातायात के लिए हर समय बन्द और सज्जशी से बांध कर रखे जायेंगे और सभी खोले जायेंगे जब उन्हें सड़क यातायात के आने-जाने के लिए खोलना आवश्यक और निरापद है:

परन्तु कोई भी रेल प्रशासन-कर्मि विशेष समपार (लेबिल क्रॉसिंग) या किसी वर्ग विशेष के समपार (लेबिल क्रॉसिंग) के लिए समय समय पर विशेष अनुदेश जारी कर सकता है और इन प्रकार के लिए विशेष अनुदेशों द्वारा किसी भी समपार (लेबिल क्रॉसिंग) के समस्त किसी वर्ग विशेष के समपारों (लेबिल क्रॉसिंग) के फाटकों को सड़क

यातायात के लिए सामान्यतः खुला रखने की अनुमति दे सकता है और ऐसे समपार (लेबिल क्रॉसिंग) के लिए वे शर्तें निर्धारित कर सकता है जिनके अधीन किसी गाड़ी या गाड़ियों के आने-जाने या किसी अन्य रेल-कार्य के लिए फाटक सड़क यातायात के लिए बन्द रखे जायेंगे और ऐसे सभी विशेष अनुदेश, जब तक कि उन्हें रद्द या अतिरिक्त (सुपरसीड) नहीं कर दिया जाता है, अधिनियम की धारा 17 के उपबंधों के अधीन में तथा उनके अधीन, जहां तक कि उन्हें जारी करने वाले रेल प्रशासन का संबंध है, साधारण नियम समझे जायेंगे।

(2) जहां समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर फाटक वालों की व्यवस्था की गई है, वहां जब कभी सड़क यातायात के लिए समपार (लेबिल क्रॉसिंग) खोला जाता हो और कोई गाड़ी आ रही हो तो वे उसे रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाते के लिए तैयार रहेंगे।

(3) जिस समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर रात्रि की इय्या पर किसी फाटक वाले की विशेष व्यवस्था नहीं है तो वहां फाटक में, विशेष अनुदेशों के अधीन रहते हुए, रात्रि के समय ताला बन्द रहेगा, और वे विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रात्रि में सड़क यातायात को पास करने के लिए ही खोले जायेंगे।

16.04 पास होने वाली गाड़ियों को फाटकवाला ध्यान से देखे—यदि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, तो फाटक वाला पास होने वाली सभी गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों का संरक्षा सुनिश्चन करने के लिए यथावश्यक कार्यवाई करने के लिए तैयार रहेगा।

16.05 पहियों की कोर (फ्लैन्ज आफ व्हील्स) के लिए चेतन—फाटक वाला पहियों की कोर के लिए नानी साफ रखेगा।

16.06 समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर खराबियां—यदि कोई फाटक या उसके बंधक (फार्मिंग) या फाटक से संबंधित कोई स्थावर सिगनल खराब हो जाता है तो फाटक वाला—

(क) यथा संभव फाटक को सड़क यातायात के लिए बन्द करने की कार्यवाई करेगा और समपार (लेबिल क्रॉसिंग) में पास होने वाली गाड़ियों को हैंड सिगनल दिखाएगा, तथा

(ख) अपने वरिष्ठ अधिकारों को या निकटतम मैनेजेंट को इसकी रिपोर्ट देगा।

16.07 समपार (लेबिल क्रॉसिंग) पर अवरोध—प्रत्येक फाटक वाला लाइन पर नहीं अवरोध देखते ही उसे तुरन्त हटा देगा अथवा यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है तो यह—

(क) यह सुनिश्चित करेगा कि यदि फाटक को रक्षा के लिए स्थावर सिगनल लगे हैं तो वे 'आत' रहें,

(ख) रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा और आते आने वाली गाड़ियों को रोकने का पूरा प्रयत्न करेगा, तथा

(ग) नियम 3.62 के अनुसार अवरोध को रक्षा करेगा।

16.08 गाड़ी का विभाजन—यदि कोई फाटक वाला देखता है कि कोई गाड़ी विभाजित हो गई है, तो वह ड्राइवर को रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल नहीं दिखाएगा बल्कि वह सिन्ककार और इणार्ज या अन्य तरीकों से ड्राइवर को और गाड़ी का यथासंभव आधिकारिक करने का प्रयत्न करेगा।

16.09 अतिचार (ट्रेस पास) — प्रत्येक फाटक वाला, जहां तक हा सके, व्यक्तियों और पशुओं के अतिचार को रोकता।

16.10 फाटक के द्वार साधन (बार्स) का अन्तरण-प्रविशेष नुदेश होने के विषय, कोई भी फाटकवाला अपने फाटक को छोड़कर तब

जाएगा जब तक कि दूसरा फाटकवाला उसका भार साधन (चार्ज) ग्रहण नहीं कर लेता।

16.11 ऊंचाई मापी (हाइट गेज)।—(1) प्रत्येक समपार (लेवलिंग) पर ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के दोनों ओर एक-एक ऊंचाई मापी लगाने का इस प्रकार पर्याप्त प्रबन्ध किया जाएगा जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उसके नीचे से निकल सकने वाले सब वाहन और चलने वाले वाहनों, गिराफरि उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से पर्याप्त फासले के अन्तर में, निकल जायेंगे।

(2) उपनियम (1) में उल्लिखित पर्याप्त दूरी अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन संजूर की जाएगी।

(3) जो वाहन और चलने वाले वाहने ऊंचाई मापी के नीचे से, उसमें टकराए बिना या उसे छुए बिना, नहीं निकल सकते हैं, उन्हें विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाए, ऊपरी उपस्कर या अन्य उपस्कर के नीचे से निकलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

अध्याय 17

रेलों के विद्युतीकृत (इलेक्ट्रीफाइड) सेक्शनों पर गाड़ियों का संचालन

17.01 साधारण नियमों का लागू होना।—इस अध्याय के नियमों में अन्यथा किए गए उपबंधों के सिवाय, गाड़ियों के संचालन से संबंधित सभी नियम रेलों के विद्युतीकृत सेक्शनों को भी लागू होंगे।

17.02 इस अध्याय को लागू विशेष परिभाषाएं।—इन नियमों में, यदि प्रसंग में अन्यथा अपेक्षित न हो तो—

(1) विद्युत रेल-पथ और निर्माण-कार्य का अभिप्राय कर्षण स्थापन (ट्रैक्शन इन्स्टालेशन) से है, जिनके अंतर्गत ऐसे ऊपरी उपस्कर और अन्य संबद्ध निर्माण-कार्य भी हैं जिनको व्यवस्था रेल के विद्युतीकृत सेक्शनों में की गई है।

(2) 'संभरण पोस्ट' (फोडिंग पोस्ट) का अभिप्राय ऐसी नई नियंत्रक पोस्ट (सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) से है, जहां ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली संभरण (फोडर) लाइनें समाप्त होती हैं।

(3) 'निरावेशित सेक्शन' (न्यूट्रल सेक्शन) का अभिप्राय है, विद्युत राधित (इन्सुलेटेड) और निष्क्रिय (डेड) ऊपरी उपस्कर का वह छोटा सेक्शन, जो समोपस्थ उप स्टेशनों अथवा संभरण पोस्टों (फोडिंग पोस्ट) द्वारा संभलित (फोड) क्षेत्रों को पृथक करता है।

(4) 'विद्युत ब्लाक' (पावर ब्लाक) का अभिप्राय वाहन के किसी सेक्शन पर केवल विद्युत गाड़ियों के यात्रायात की व्यवस्था करने से है।

(5) 'प्रदाय नियंत्रक पोस्ट' (सप्लाय कंट्रोल पोस्ट) का अभिप्राय है अवरोधकों (इंटरलॉकर), पृथककरण स्विचों (आइसोलैटर स्विचों), दूर नियंत्रण उपस्कर (रिमोट कंट्रोल इक्विपमेंट) और अन्य उपकरणों का समुच्चय, जिनकी व्यवस्था उपरोक्त शक्ति प्रदाय पावर सप्लाय नियंत्रण के लिए की जाती है। इसके अंतर्गत संभरण पोस्ट (फोडिंग पोस्ट) सेक्शनिंग और वैरेल्विंग पोस्ट, उप सेक्शनिंग और वैरेल्विंग पास्ट और उप सेक्शनिंग पोस्ट हैं।

(6) 'टावर वैपन' का अभिप्राय एक ऐसा स्तंभाक्षित (सेल्फ प्रोपेल्ल) वाहन से है जो ऊपरी उपस्कर के अनुदृश्य तथा सम्पर्क के लिए प्रयोग किया जाता है।

(7) 'कर्षण शक्ति नियंत्रक' (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर) का अभिप्राय मध्यम रेल सेवक से है जो उस समय कर्षण वितरण प्रणाली पर शक्ति के प्रदाय (पावर सप्लाय) के नियंत्रण के लिए जिम्मेदार है।

17.03 विद्युत रेल-पथ तथा निर्माण-कार्य निरीक्षण।—विद्युत रेल-पथ और निर्माण-कार्यों का निरीक्षण, इस प्रयोजन के लिए नामित अधिकारियों द्वारा विशेष अनुदेशों के अनुसार और उन्हें सीधे गए कार्यो के अनुरूप, नियमित रूप से किया जायेगा।

17.04 विद्युत उपस्कर पर कार्य करने की अनुमति।—यदि विद्युत उपस्कर या उसके किसी अन्य भाग के समीप, मध्यम रेल सेवक से बिना किसी अन्य व्यक्ति द्वारा कोई कार्य किया जाता है तो ऐसा काम केवल तभी और उतनी ही अवधि तक किया जायेगा जब तक उस कार्य के प्रभारी (इंचार्ज) व्यक्ति ने, विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत रेल सेवक से, कार्य करने का अनुमति लिखित और संभवतः हस्ताक्षरित रूप में प्राप्त कर ली है। यह भी, उस अनुमति को, कर्षण शक्ति नियंत्रण (ट्रैक्शन कंट्रोलर) की जानकारी में ही जारी करेगा।

17.05 कर्मचारियों तथा जनता को चेतावनी।—(1) सभी विद्युत उपस्करों को सदैव विद्युत आवेशित समझा जायेगा और परिणामस्वरूप वे मानव जीवन के लिए खतरनाक समझा जायेगा, सिवाय उन परिस्थितियों में जिनमें किसी विद्युत उपस्कर का विशेष अनुदेशों के अनुसार, विशेषतः निष्क्रिय (डेड) कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता को चेतावनी देने के लिए, ताकि वे समुचित सतर्कता बरने, सभी खतरनाक स्थलों पर प्रमुख रूप में चेतावनी सूचनाएं (कायन नोटिसेज) लगा दी जायेंगी।

(2) ऐसी स्थिति के सिवाय, जब कि ऊपरी उपस्कर विशेष अनुदेशों के अनुसार निष्क्रिय और भूयोजित (डि एण्ड ग्राउंड) कर दिया गया है, कोई व्यक्ति न तो किसी ऊपरी उपस्कर के नीचे अवस्थित इंजनों या टैंडरों पर और न ही सवारी डिब्बों या मानव डिब्बों की छत पर खड़ेगा।

17.06 रेल-पथ में परिवर्तन।—विद्युतीकृत रेल-पथ के संरेखण (एलाइनमेंट) प्रथम गतह में किसी तरह का परिवर्तन करने से पहले, ऊपरी उपस्कर के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को अपेक्षित सूचना दी जाएगी जिससे कि ऊपरी उपस्कर नई स्थितियों के अनुरूप समायोजित किए जा सकें।

17.07 निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शनों में इंजनों और विद्युत बहु-यूनिटों के सफ्ट ब्रेकर्स का ट्रिप हो जाना।—यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुमति नहीं दी गई है तो रेल इंजनों अथवा विद्युत बहु-यूनिटों के ड्राइवर, शक्ति स्थिर समुचित रूप से प्राप्त करके निरावेशित (न्यूट्रल) सेक्शन को पार करेंगे। शक्ति 'आफ' करने और 'आन' करने के लिए ड्राइवरों के मार्गदर्शन के लिए इस अध्याय के आवश्यक संकेत-बोर्ड लगाए जायेंगे।

17.08 टावर बेगन—टावर बेगन के संचालन और परिवहन के नियम विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायेंगे।

17.09 विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम।—विद्युतीकृत सेक्शनों में गाड़ियों के संचालन के लिए प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विशेष अनुदेश अधिसूचित किए जायेंगे।

अध्याय 18

प्रकीर्ण

18.01 निरसन और व्याख्याति।—भारत सरकार के सलाहकार रेल विभाग (रेल बोर्ड) को तारीख 9 मार्च, 1929 की अधिसूचना नं० 1078-टी के अधीन जारी किए गए साधारण नियम, ऐसे निरसन के पूर्व की गई किसी बात या कार्यवाई के या उसके किए जाने में किए गए किसी त्रुटि के संबंध में, एतद्द्वारा गिरमित किए जाते हैं।

MINISTRY OF RAILWAYS
(Railway Board)

NOTIFICATION

New Delhi, the 22nd October, 1980

G.S.R. 445(E).—The following Resolution No. 69-RR/4, dated the 11th February, 1976 is hereby published for general information :—

No. 69-RR/4

New Delhi, the 11th February, 1976

RESOLUTION

General Rules for Indian Railways (Open Lines) 1976 administered by the Government, and for the time being used for the public carriage of passengers, animals or goods.

The considerable advance made in recent years in methods of signalling and interlocking, modes of traction and introduction of new types of equipment necessitated a revision of the General Rules, which had been revised last in 1929, for working Open Lines of Railways in India. The revision of these Rules was also advocated by the Railway Accidents Committee, 1962, and the Railway Accidents Inquiry Committee, 1968, who desired that the revision of the Rules should be consistent not only with the conditions obtaining at present but likely to obtain in the foreseeable future, and emphasised the need for keeping the basic complexion of rules intact while at the same time providing for technological changes in recent years.

2. For this purpose, a committee composed of officers selected from the Traffic and Signal Departments was appointed by the Railway Board in 1969. The committee submitted a set of draft rules for consideration by the Board in January, 1970. The Commission of Railway Safety, whose comments were also invited, did not favour the adoption of these draft rules, which had proposed the abolition of certain existing fundamental concepts such as classification of stations, minimum equipment of signals for each class of station, etc. In the Annual Report for 1971-72, the Commission stated that a wholesale revision and re-arrangement of the rules which formed the basis of train working and safety of operations for over 100 years and which were ingrained in the minds of thousands of railway staff, would not be desirable. Accordingly, the Commission conveyed to the Railway Board its inability to agree to the adoption of the new General Rules as drafted.

3. In consideration of the strong views expressed by the Commission of Railway Safety and the positive recommendations of the Railway Accidents Committee, 1962, and the Railway Accidents Inquiry Committee, 1968, Member Traffic, Railway Board, decided in September, 1972, that the revision of the existing General Rules should be so undertaken as to be in consonance with these views and to cover such aspects only of the existing rules as require modification in the light of the technological changes or where certain existing rules have outlived their use. A fresh revision of the General Rules was accordingly taken up by the Safety Directorate in consultation with other Directorates of the Railway Board.

4. A provisional issue of the revised General Rules was circulated to the Railway Administrations; the Research, Designs and Standards Organisation; the Commission of Railway Safety; Railway Staff College, Vadodara; Indian Railways Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune; Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur; etc., for criticism and suggestions under Government of India, Ministry of Railways (Railway Board) letter No. 68-RR/2/Vol. V, dated 25-7-1974.

5. The exhaustive views and comments received from the Railway Administrations, the Commission of Railway Safety, other Railway Institutions and the Ministry of Law, having been considered by Member Traffic, Railway Board, in consultation with the concerned Directorates, a complete revised set of General Rules for Railways administered by the

Government have now been framed, sanctioned and issued by the Central Government with Notification No. 69-RR/4 of this day's date to be brought into use on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.

6. The Central Government desire that the said rules may be brought to the notice of the Administrations of the several railways not administered by the Government and that the Heads of Railway Administrations of such railways may be invited to submit a formal application for the adoption of the rules, with such modification (if any) as may be considered necessary in each case.

ORDER.—Ordered that this Resolution, with its enclosures, be published under a Notification in the Official Gazette as required by section 47 of the Indian Railways Act, 1890 (9 of 1890), and that a copy thereof be kept open for inspection at railway stations as directed by sub-section (6) of the same section, also that a copy of this Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations and Officers, noted below for information.

B. M. KAUL,

Member Traffic, Railway Board, and

Ex-Officio Secretary to the Government of India

Documents accompanying :—

General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976 administered by the Government.

Secretaries, Ministries of Communications; Defence; Home Affairs; Law, Justice and Company Affairs; Petroleum; Shipping and Transport; and Tourism and Civil Aviation.

The Chief Secretaries to the Governments of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Gujarat, Haryana, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir, Karnataka, Kerala, Madhya Pradesh, Maharashtra, Manipur, Meghalaya, Nagaland, Orissa, Punjab, Rajasthan, Sikkim, Tamil Nadu, Tripura, Uttar Pradesh and West Bengal.

The Chief Secretaries, Administrations of Andaman and Nicobar; Arunachal Pradesh; Chandigarh; Dadra and Nagar Delhi; Goa, Daman and Diu; Lakshadweep, Minicoy and Amindivi; Mizoram; and Pondicherry.

Additional Deputy Controller and Auditor General of India (Railways) and Ex-Officio Director of Railway Audit.

The Commissioner of Railway Safety.

The Additional Commissioners of Railway Safety, Central, Eastern, Northern, North-Eastern, Southern, South-Eastern, and Western Circles.

The General Managers, Central, Eastern, Northern, North Eastern, Northeast Frontier, Southern, South Central, South Eastern and Western Railway.

The General Managers, Chittaranjan Locomotive Works, Diesel Locomotive Works, and Integral Coach Factory.

The General Manager, Metropolitan Transport Project (Railways), Calcutta.

The Chief Administrative Officers, Metropolitan Transport Projects (Railways), Bombay, Delhi, and Madras.

The Director General, Research, Designs and Standards Organisation, Lucknow.

The Principals, Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune; Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur; Indian Railways Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; and Railway Staff College, Vadodara.

The Chairmen, Bombay Port Trust Railway, Calcutta Port Trust Railway, Kandla Port Trust Railway, Madras Port Trust Railway, and Visakhapatnam Port Trust Railway.

The Managing Agents, Ahmedapur-Katwa Light Railway Company Limited, Bankura-Damodar River Railway Company Limited, Katakhal-Lal Bazar Railway Company Limited, and Martin Light Railways.

The General Managers, Bharat Railway, and Central Provinces Railways Company Limited.

The Secretary, Dehri-Rohtas Light Railway Company Limited.

The Chairmen, Railway Service Commissions, Allahabad, Bombay, Calcutta and Madras.

The Chairman, Railway Rates Tribunal.

The Secretary, Indian Railways Conference Association.

The Director, National Archives of India.

The Librarians, Central Secretariat Library, National Library, Calcutta, Parliament Library and Railway Board Library.

The Superintendent, Library and Research, Ministry of Law Justice and Company Affairs.

INDIAN RAILWAYS

(Open Lines)

GENERAL RULES

1976

FOR THE GUIDANCE OF

RAILWAY SERVANTS

GOVERNMENT OF INDIA

MINISTRY OF RAILWAYS

(RAILWAY BOARD)

No. 69-RR/4

NOTIFICATION

Dated, the 11th February, 1976

In exercise of the powers conferred by section 47 of the Indian Railways Act, 1890 (9 of 1890), the Central Government hereby make the following general rules for all the Railways in India administered by the Government and for the time being use for the public carriage of passengers, animals or goods.

CHAPTER I

PRELIMINARY

1.01 Short title and commencement.—(1) These rules may be called the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976.

(2) They shall come into force on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.

1.02. Definitions.—In these rules, unless the context otherwise requires,—

- (1) "Act" means the Indian Railways Act, 1890 (9 of 1890);
- (2) "adequate distance" means the distance sufficient to ensure safety;
- (3) "approach lighting" means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train;
- (4) "approved special instructions" means special instructions approved of or prescribed by the Commissioner of Railway Safety;
- (5) "Authorised officer" means the person who is duly empowered by general or special order of the Railway Administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;

- (6) "authority to proceed" means the authority given to the Driver of a train, under the system of working, to enter the block section with his train.
- (7) "axle counter" means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves by counting axles in and counting axles out, whether the section of the track between the said two points is clear or occupied;
- (8) "block back" means to despatch a message from a block station intimating to the block station immediately in rear on a double line, or to the next block station on either side on a single line, that the block section is obstructed or is to be obstructed;
- (9) "block forward" means to despatch a message from a block station on a double line intimating to the block station immediately in advance the fact that the block section in advance is obstructed or is to be obstructed;
- (10) "block section" means that portion of the running line between two block stations on to which no running train may enter until Line Clear has been received from the block station at the other end of the block section;
- (11) "Centralised Traffic Control" means a system by which the working of trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed signals remotely controlled from a designated place;
- (12) "Centralised Traffic Control Operator" means the person on duty who may for the time being be responsible for the working of trains on the Centralised Traffic Control;
- (13) "Commissioner of Railway Safety" means an Inspector appointed to exercise any functions under the Act, and includes an Additional Commissioner of Railway Safety;
- (14) "competent railway servant" means a railway servant duly qualified to undertake and perform the duties entrusted to him;
- (15) "connections" when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;
- (16) "Controller" means a railway servant on duty who may for the time being be responsible for regulating the working of traffic on a section of a railway provided with the system of speech communication;
- (17) "day" means from sunrise to sunset;
- (18) "direction of traffic" means —
 - (a) on a double line, direction for which the line is signalled;
 - (b) on a single line, the direction for the time being established, under the system of working, to allow trains to move in that direction;
- (19) "Driver" means the engine driver or any other competent railway servant for the time being in charge of driving a train;
- (20) "electrical communication instrument" means either a telephone or a Morse telegraph instrument;
- (21) "facing and trailing points" : points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running;
- (22) "fixed signal" means a signal of fixed location indicating a condition affecting the movement of a train and includes a semaphore arm or disc or fixed light for use by day and fixed light for use by night;

- (23) "fouling mark" means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs, where two lines cross or join one another ;
- (24) "Gangman" means a railway servant employed on permanent way or work connected therewith ;
- (25) "Gangmate" means the person in charge of a gang of workmen employed on permanent way or work connected therewith ;
- (26) "Gateman" means a competent railway servant posted at a level crossing for working the gates ;
- (27) "Goods train" means a train (other than a material train) intended solely or mainly for the carriage of animals or goods ;
- (28) "Guard" means the railway servant in charge of a train and includes a Brakesman or any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Guard ;
- (29) "Inspector of Way or Works" means any Inspector or Assistant Inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, points and signals, bridges or other works connected therewith ;
- (30) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical locking or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety ;
- (31) "Intermediate Block Post" means a class 'C' station on a double line, remotely controlled from the block station in rear ;
- (32) "Intermediate Block Signalling" means an arrangement of signalling on double line in which a long block section is split into two portions each constituting a separate block section by providing an Intermediate Block Post ;
- (33) "isolation" means an arrangement, secured by the setting of points or other approved means, to protect the line so isolated from the danger of obstruction from other connected line or lines ;
- (34) "last Stop signal" means the fixed Stop signal of a station controlling the entry of trains into the next block section ;
- (35) "level crossing" means the intersection of road with railway track at the same level ;
- (36) "level crossing gate" means any form of movable barrier, including a chain, capable of being closed across the road at the level crossing, but does not include a wicket or a turnstile for the use of pedestrians ;
- (37) "Line Clear" means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former ; or the permission obtained by a block station from a block station in advance for a train to leave the former and proceed towards the latter ;
- (38) "main line" means the line ordinarily used for running trains through and between stations ;
- (39) "material train" means a departmental train intended solely or mainly for carriage of railway material when picked up or put down or for execution of works, either between stations or within station limits ;
- (40) "mixed train" means a train intended for the carriage of passengers and goods, or of passengers, animals and goods ;
- (41) "multiple-aspect signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time any one of the three or more aspects and in which the aspect of every signal is pre-warned by the aspect of the previous signal or signals ;
- (42) "night" means from sunset to sunrise ;
- (43) "obstruction" and its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line, or any condition which is dangerous to trains ;
- (44) "overhead equipment" means the electrical conductors over the tracks together with their associated fittings, insulators and other attachments, by means of which they are suspended and registered in position for the purpose of electric traction ;
- (45) "passenger train" means a train intended solely or mainly for the carriage of passengers and other coaching traffic, and includes a troop train ;
- (46) "point and trap indicators" are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate by day or by night the position in which the points are set ;
- (47) "running line" means the line governed by one or more signals and includes connections, if any, used by a train when entering or leaving a station or when passing through a station or between stations ;
- (48) "running train" means a train which has started under an authority to proceed and has not completed its journey ;
- (49) "shunting" means the movement of a vehicle or vehicles with or without an engine or of any engine or any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose ;
- (50) "special instructions" means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances ;
- (51) "station" means any place on a line of railway at which traffic is dealt with, or at which an authority to proceed is given under the system of working ;
- (52) "station limits" means the portion of a railway which is under the control of a Station Master and is situated between the outermost signals of the station or as may be specified by special instructions ;
- (53) "Station Master" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the traffic within station limits, and includes any person who is for the time being in independent charge of the working of any signals and responsible for the working of trains under the system of working in force ;
- (54) "station section" means that section of station limits —
- (1) at a class 'B' station provided with two-aspect signals, which is included —
 - (a) on a double line, between the Home signal and the last Stop signal of the station in either direction ; or
 - (b) on a single line —
 - (i) between the Shunting Limit Boards or Advanced Starters (if any), or
 - (ii) between the Home signals if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters, or
 - (iii) between the outermost facing points, if there are no Home signals or Shunting Limit Boards or Advanced Starters ;

- (2) at a class 'B' station provided with manually operated multiple-aspect or modified lower quadrant signals, which is included—

(a) on a double line—

(i) between the outermost facing points and the last Stop signal of the station in either direction, or

(ii) between the Block Section Limit Board, where provided, and the last Stop signal of the station in either direction ; or

(b) on a single line

(i) between the Shunting Limits Boards or Advanced Starters (if any), or

(ii) between the outermost facing points, if there are no Shunting Limit Boards or Advanced Starters ;

- (55) "Subsidiary Rule" means a special instruction which is subservient to the General Rule to which it relates and shall not be at variance with any General Rule ;
- (56) "system of working" means the system adopted for the time being for the working of trains on any portion of a railway ;
- (57) "track circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit ;
- (58) "train" means an engine with or without vehicles attached, or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track ;
- (59) "Train Examiner" means a railway servant duly qualified to examine trains and certify their fitness for safe running and includes any other railway servant who may for the time being be performing the duties of a Train Examiner ;
- (60) "two-aspect signalling" means a signalling arrangement in which each signal displays at any one time either of the two aspects.

1.03. Classification of stations.—(1) Stations shall, for the purpose of these rules, be divided into two categories—block stations and non-block stations

(2) Block stations are those at which the Driver must obtain an authority to proceed under the system of working to enter the block section with his train ; and under the Absolute Block System consist of three classes—

Class 'A' stations—where Line Clear may not be given for a train unless the line on which it is intended to receive the train is clear for at least 400 metres beyond the Home signal, or upto the Starter

Class 'B' stations—where Line Clear may be given for a train before the line has been cleared for the reception of train within the station section ; and

Class 'C' stations—block huts, where permission to approach may not be given for a train, unless the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 metres beyond the Home signal, and is continuing its journey. This will also include an Intermediate Block Post.

(3) Non-block stations or Class 'D' stations are stopping places which are situated between two consecutive block stations, and do not form the boundary of any block section.

CHAPTER II

RULES APPLYING TO RAILWAY SERVANTS

GENERALLY

2.01. Supply of copies of rules.—The Railway Administration shall supply—

(a) a copy of these Rules—

(i) to each station,

(ii) to each locomotive running shed, and

(iii) to such other offices as it may prescribe,

(b) to each railway servant on whom any definite responsibility is placed by the said rules, a copy of the rules, or of such portions thereof as relate to his duties, and

(c) to any railway servant a translation of the said rules or of such portions thereof as relate to his duties as may be prescribed by special instructions.

2.02. Upkeep of the copy of rules.—Every railway servant who has been supplied with a copy of these rules, shall —

(a) have his copy readily available when on duty,

(b) keep it posted with all corrections,

(c) produce the same on demand by any of his superiors,

(d) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced, and

(e) ensure that the staff working under him are supplied with all corrections and that they also comply with the provisions of this rule.

2.03. Knowledge of rules.—Every railway servant shall—

(a) be conversant with the rules relating to his duties whether supplied or not with a copy or translation of the rules relating to his duties and the Railway Administration shall ensure that he does so,

(b) pass the prescribed examinations, if any,

(c) satisfy himself that the staff working under him have complied with clauses (a) and (b), and

(d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them.

2.04. Assistance in observance of rules.—Every railway servant shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

2.05. Prevention of trespass, damage or loss.—(1) Every railway servant is responsible for the security and protection of the property of the Railway Administration under his charge.

(2) Every railway servant shall endeavour to prevent—

(a) trespass on railway premises,

(b) theft, damage or loss of railway property,

(c) injury to himself and other, and

(d) fire in railway premises.

2.06. Obedience to rules and orders.—Every railway servant shall promptly observe and obey—

(a) all rules and special instructions, and

(b) all lawful orders given by his superiors.

2.07. Attendance for duty.—Every railway servant shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed in this behalf by the Railway Administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.08. Absence from duty.—(1) No railway servant shall without the permission of his superior, absent himself from duty or after his appointed hours of attendance or exchange

duty with any other railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.

(2) If any railway servant while on duty desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent railway servant has been placed in charge thereof.

2.09. Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation.—(1) While on duty, no railway servant shall, whether he is directly connected with the working of trains or not, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(2) No railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

2.10. Conduct of railway servants.—A railway servant shall—

- (a) wear the badge and uniform, if prescribed, and be neat and tidy in his appearance while on duty,
- (b) be prompt, civil and courteous,
- (c) not solicit or accept illegal gratification,
- (d) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public, and
- (e) when asked, give his name and designation without hesitation.

2.11. Duty for securing safety.—(1) Every railway servant shall—

- (a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public,
- (b) promptly report to his superior any occurrence affecting the safe or proper working of the railway which may come to his notice, and
- (c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every railway servant who observes—

- (a) that any signal is defective,
- (b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works,
- (c) anything wrong with a train, or
- (d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public,

shall take immediate steps, such as the circumstances of the case may demand, to prevent accident; and where necessary, advise the nearest Station Master by the quickest possible means :

Provided that in the case of a train having parted, he shall not show a Stop hand signal but shall endeavour to attract the attention of the Driver or Guard by shouting, gesticulating or other means.

CHAPTER III

SIGNALS

A General Provisions

3.01. General use of signals.—The signals prescribed in these rules shall be used for controlling the movement of trains in all cases in which exceptions are not allowed by approved special instructions.

3.02. Kinds of signals.—The signals to be used for controlling the movement of trains shall be—

- (a) fixed signals,
- (b) hand signals,

(c) detonating signals, and

(d) flare signals.

3.03. Use of night signals by day.—The signals prescribed in these rules for use by night shall also be used by day in tunnels and in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.

3.04. Placing of signals and signal arms ; painting of signal arms.—(1) Fixed signals shall be clearly visible to the Drivers of trains approaching them and shall be placed immediately to the left of or above the line to which they refer unless otherwise authorised by special instructions.

(2) In the case of semaphore signals, signal arms shall be placed on left hand side of the post as seen by the Driver of any approaching train to which they refer.

(3) (a) Except as provided for in clauses (b) and (c), signal arms shall be painted the same colour as the light exhibited in the 'on' position with a white bar on the side facing train to which they refer and white with a black bar on the other side. Such bars shall be parallel with the end of the arms.

(b) In the case of a yellow arm, a black bar shall take the place of the white bar on the side facing trains.

(c) Calling-on arms shall be painted white with a red bar on the side facing trains to which they refer, and white with a black bar on the other side.

B. Description of Fixed Signals

3.05. Use of fixed signals.—(1) Except under approved special instructions, all railways shall be equipped with fixed signals as prescribed in these rules.

(2) The aspects of a semaphore signal shall be displayed by the position of the arm by day and by a light or lights by night.

Note.—In the illustrations given in this Chapter, which are not drawn to scale, the day aspect of the semaphore signal is shown by the position of the arm and the night aspect is shown by the light or lights to the right of the signal concerned.

(3) The aspects of a colour light and position light signal both by day and by night shall be the same and shall be displayed by fixed light or lights.

(4) The arm of a semaphore signal shall work in—

- (a) the lower quadrant in two-aspect signalling, and
- (b) the upper quadrant in manually operated multiple-aspect signalling.

(5) The 'off' position of a semaphore signal shall be displayed by day by the inclined position of the arm from 45 degree to 60 degree below the horizontal in case of two-aspect lower quadrant signals, and 45 degree or 90 degree above the horizontal in case of multiple aspect upper quadrant signals.

3.06. Description of Warner signals and their indications.—(1) A semaphore Warner signal has a fish-tailed arm.

(2) A Warner signal is intended to warn a Driver—

- (a) of the condition of the block section ahead, or
- (b) that he is approaching a Stop signal.

(3) A Warner signal may be placed either—

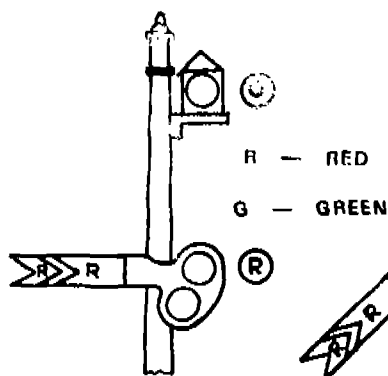
- (a) on a post by itself with a fixed green light 1.5 to 2 metres above it by night, or
- (b) on the same post below the first Stop signal or the last Stop signal.

(4) When placed in accordance with clause (b) of sub-rule (3), the variable light of the Stop signal shall take the place of the fixed green light of the Warner signal and the mechanical arrangement shall be such that the Warner signal cannot be taken 'off' while the Stop signal above it is 'on'.

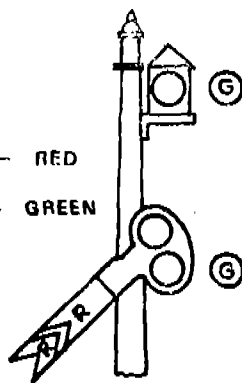
(5) The aspects and indications of a Semaphore Warner signal are shown below :—

(a) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory—on a post by itself

'On' position



'Off' position



ASPECT :

Proceed with caution

Proceed

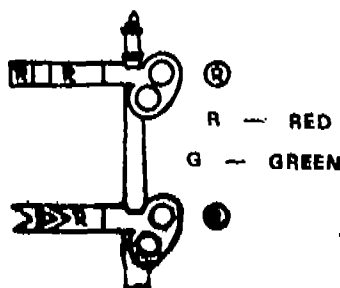
Indication :

Proceed with caution and be prepared to stop at the next Stop signal

Proceed

(b) Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory—below a Stop signal

'On' position

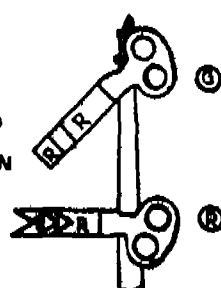


ASPECT :

Stop

Indication :

Stop dead

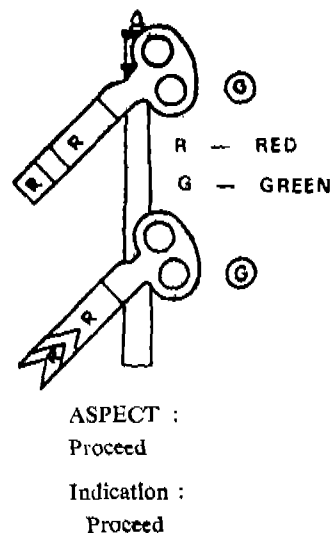


Proceed with caution

Proceed with caution and be prepared to stop at the next Stop signal

Semaphore Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory—below a Stop signal

'Off' position



(6) The aspects and indications of a colour light Warner signal are shown below :—

(a) Colour Light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory—on a post by itself

'On' position



ASPECT :

Proceed with caution

Indication :

Proceed with caution and be prepared to stop at the next Stop signal

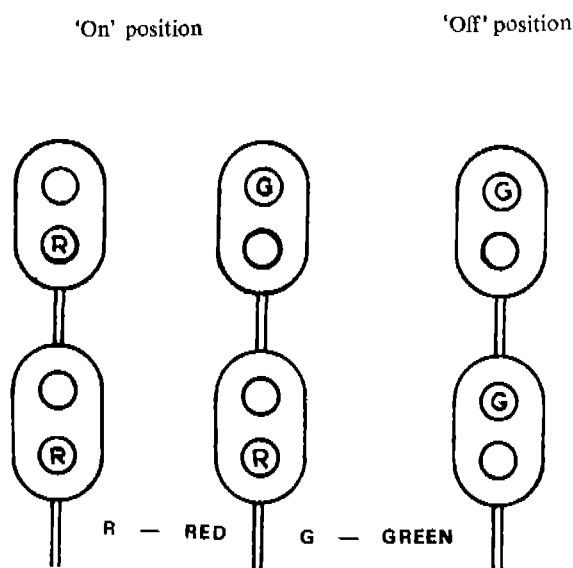
'Off' position



Proceed

Proceed

(b) Colour Light Warner signal in Two-Aspect Signalling Territory—below a Stop signal



ASPECT :

Stop

Proceed with
caution

Proceed

Indication :

Stop dead

Proceed with
caution and be
prepared to stop
at the next
Stop signal

Proceed

(7) A Warner signal with a fixed green light above it by night, on a post by itself, shall be located at an adequate distance in rear of the Stop signal, the aspect of which it pre-warns :

Provided that when such a Warner signal applies to a gate Stop signal, it shall not display the 'Proceed' aspect unless there is adequate distance between the gate Stop signal and the first Stop signal of the station ahead. The adequate distance in such a case shall never be less than 1200 metres.

(8) Where special circumstances justify the use of an un-worked Warner, it shall be secured in the 'on' position and not be coupled or duplicate for directing purposes.

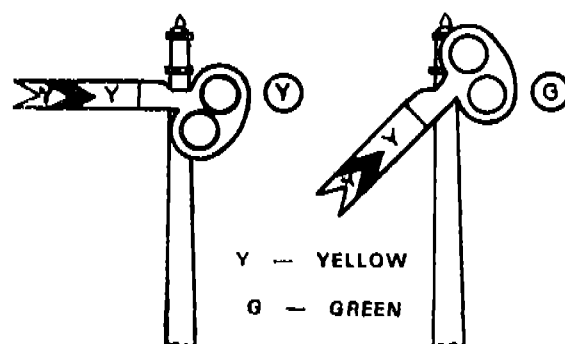
3.07. Description of Distant signals and their indications.—

- (1) A semaphore Distant signal has a fish-tailed arm.
- (2) The aspects and indications of a semaphore Distant

signal working in the lower quadrant are shown below:—
Semaphore Distant signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position

'off' position



ASPECT :

Caution

Proceed

Indication :

Proceed and
be prepared
to stop at the
next Stop signal

Proceed

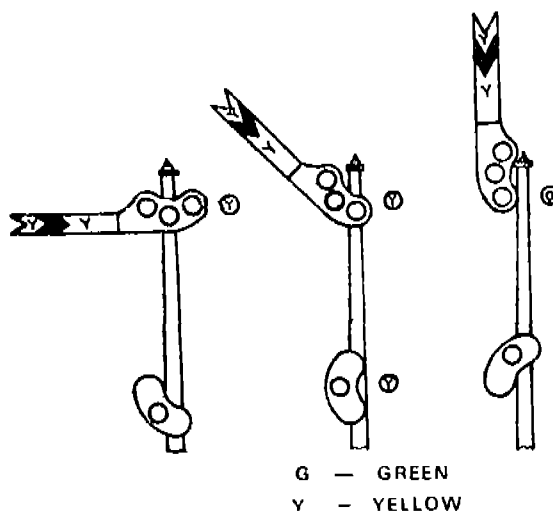
Note.—This signal shall be provided only in Modified Lower Quadrant Signalling.

(3) The aspects and indications of a semaphore Distant signal working in the upper quadrant are shown below:—

Semaphore Distant signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Caution

Attention

Proceed

Indication :

Proceed and
be prepared
to stop at
the next Stop
signalProceed and
be prepared
to pass next
signal at such
restricted
speed as may
be prescribed
by special
instructions

Proceed

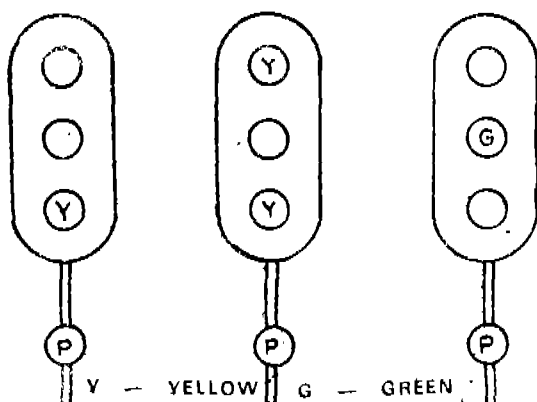
Note.—The distance between the two yellow lights shall be 1.5 meters when this signal displays 'Attention' aspect at night.

- (4) The aspects and indications of a colour light Distant signal are shown below :—

Colour light Distant signal in Multiple-Aspect Signalling Territory.

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Caution

Attention

Proceed

Indication :

Proceed and be prepared to stop at the next Stop signal

Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions

Proceed

- (5) A Distant signal shall be located at an adequate distance in rear of the Stop signal, the aspect of which it pre-warns.

- (6) Where necessary more than one Distant signal may be provided. In such a case, the outermost signal, to be located at an adequate distance from the first Stop signal, shall be called the Distant signal, with and other the called the Inner Distant signal, the Distant signal capable of displaying 'Attention' or 'Proceed' aspect only.

- (7) Under approved special instructions, a colour light Distant signal may be combined with the last Stop signal of a station in rear or with a Stop signal protecting a level crossing. When a colour light Distant signal is combined with the last Stop signal of the station in rear or with a Stop signal protecting a level crossing, arrangements shall be such that the signal shall not display a less restrictive aspect than the 'Stop' aspect till Line Clear has been obtained from the station ahead in the former case and until the level crossing gates have been closed and locked for the passage of trains in the latter case.

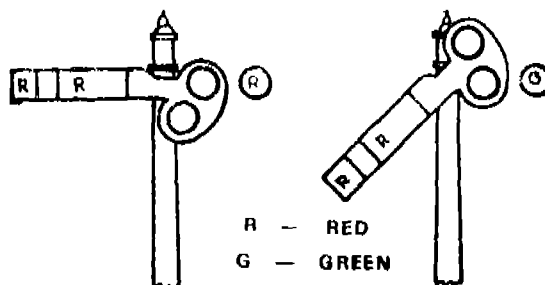
3.09. Description of Stop signals and their indications.—(1) A semaphore Stop signal has a square ended arm.

- (2) The aspects and indications of a semaphore Stop signal working in the lower quadrant are shown below :—

Semaphore Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Stop

Proceed

Indication :

Stop dead

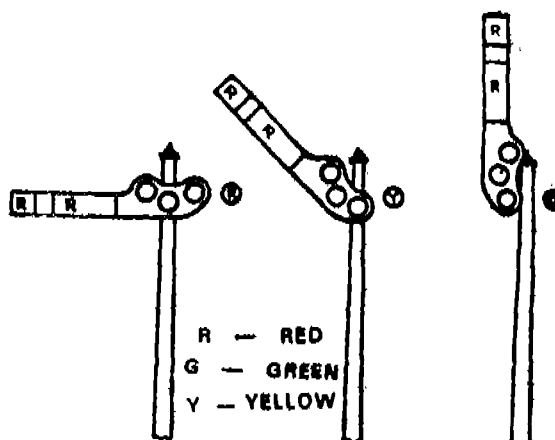
Proceed

- (3) The aspects and indications of a semaphore Stop signal working in the upper quadrant are shown below :—

Semaphore Stop signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Stop

Caution

Proceed

Indication :

Stop dead

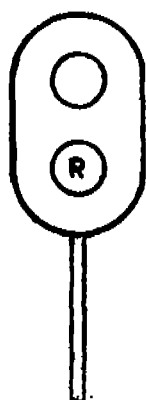
Proceed and be prepared to stop at the next Stop signal

Proceed

(4) The aspects and indications of a colour light Stop signal are shown below :—

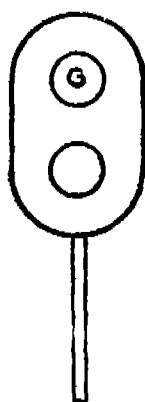
(a) colour light Stop signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On position'



R — RED
G — GREEN

'Off' position



ASPECT :

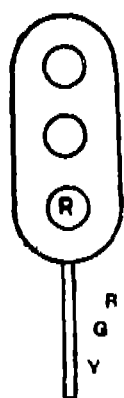
Stop
Indication :
Stop dead

Proceed

Proceed

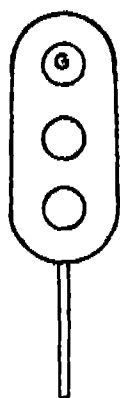
(b) Colour light Stop signal in Multiple Three-Aspect Signalling Territory

'On position'



R — RED
G — GREEN
Y — YELLOW

'Off' position



ASPECT :

Stop
Indication :
Stop dead

Caution

Proceed and be
prepared to stop
at the next Stop
signal

Proceed

Proceed

(c) Colour light Stop signal in Multiple Four-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
G — GREEN
Y — YELLOW

ASPECT :

Stop Caution Attention Proceed
Indication :

Stop dead Proceed and be prepared to stop at the next Stop signal Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be prescribed by special instructions Proceed

3.09. Kinds of fixed Stop signals for approaching trains.—
(1) The Stop signals which control the movement of trains approaching a station are of three kinds, namely—Outer, Home and Routing signals

(2) The Outer signal, where provided, is the first Stop signal of a station and is located at an adequate distance outside the point upto which the line may be obstructed after Line Clear has been granted to or obtained by the station in rear.

(3) The Home signal is the first Stop signal of a station at which an Outer signal is not provided and the second Stop signal of a station at which an Outer signal is provided. It shall be located outside all the connections on the line to which it refers.

(4) The Routing signal is a signal used to indicate to a Driver which of two or more diverging routes is set for him, when the Home signal is, in consequence of its position, inconvenient for this purpose.

3.10. Kinds of fixed Stop signals for departing trains.—

(1) The Stop signals which control the movement of trains leaving a station are of two kinds, namely—Starter and Advanced Starter.

(2) When a train leaving a station is guided by only one starting signal, it is the last Stop signal of the station and is called the Starter.

(3) When a train leaving a station is guided by more than one Starter signal, the outermost starting signal is the

last Stop signal of the station and is called the Advanced Starter.

(4) The Starter, where only one such signal is provided, or the Advanced Starter, shall be fixed at the limit beyond which no train may pass, unless the Driver is given the authority to proceed required under the system of working, and shall be placed outside all connections on the line to which it refers except where otherwise allowed by approved special instructions. Shunting operations beyond this limit shall be carried out only in accordance with special instructions.

(5) Where an Advanced Starter is provided, the Starter referring to any line shall be placed so as to protect the first facing points or fouling mark of the connections to another running line.

3.11. Intermediate Block Stop signal.—Intermediate Block Stop signal is the Home signal provided at an Intermediate Block Post.

3.12. Kinds of fixed Stop signals in Automatic Block territories.—(1) Stop signals in Automatic Block territory shall be colour light signals and may be of the following kinds—

- (a) an Automatic Stop signal which is not dependent upon manual operation but is controlled automatically by the passage of a train into, through and out of the automatic block signalling section;
- (b) a Semi-Automatic Stop signal which is capable of being operated either as an Automatic Stop signal or as a Manual Stop signal, as required;
 - (i) when a Semi-Automatic Stop signal works as an Automatic Stop signal, it assumes 'on' and 'off' aspects automatically according to the condition of the automatic block signalling sections ahead;
 - (ii) When a Semi-Automatic Stop signal works as a Manual Stop signal, it assumes 'on' aspect automatically on the occupation of the automatic block signalling section ahead, but assumes 'off' aspect when operated manually, provided the relevant automatic block signalling sections ahead are clear;
 - (iii) when a Semi-Automatic Stop signal works as an Automatic Stop signal, the 'A' marker provided under the signal is illuminated. When the 'A' marker is extinguished, the signal shall be deemed to work as a Manual Stop signal; and
- (c) a Manual Stop signal operated manually and which cannot work as an Automatic or a Semi-Automatic Stop signal.

(2) Colour light signals in Automatic Block territory shall be three-aspect or four-aspect.

3.13. Calling-on signals.—(1) A calling-on signal is a subsidiary signal which has no independent aspect in the 'on' position and shall be—

- (a) a short square ended semaphore arm, or
- (b) a miniature colour light provided with a 'C' marker.

(2) A Calling-on signal, where provided, shall be fixed below a Stop signal governing the approach of a train. Under approved special instructions, a Calling-on signal may be provided below any other Stop signal except the last Stop signal.

(3) A Calling-on signal, when taken 'off', calls on the Driver of a train to draw ahead with caution, after the train has been brought to a stop even though the Stop signal above it is at 'on' and indicates to the Driver that he should be prepared to stop short of any obstruction.

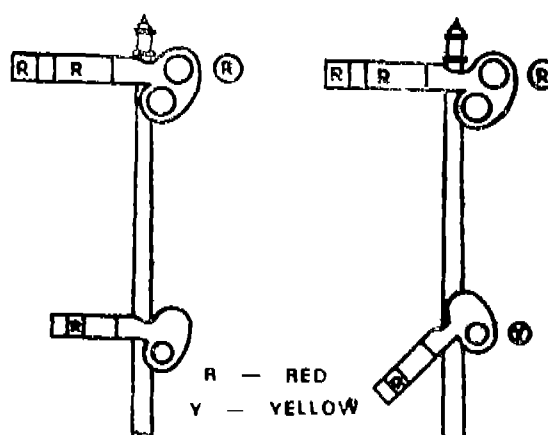
(4) A Calling-on signal shall show no light in the 'on' position.

(5) The aspects and indications of a semaphore Calling-on signal are shown below :

- (a) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory.

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Proceed slow

Indication :

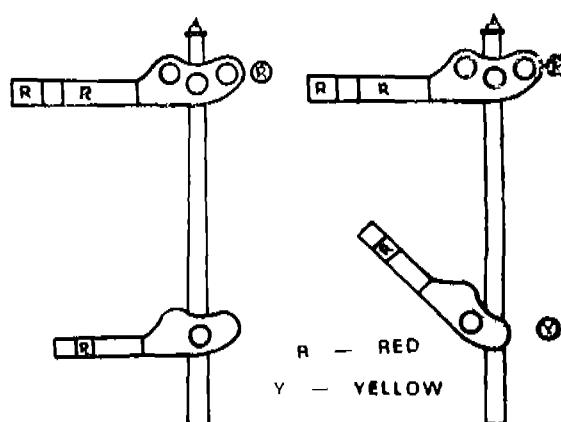
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction

Driver shall obey the aspect of the Stop signal

- (b) Miniature Semaphore Arm type Calling-on signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position

'Off' position



ASPECT :

Proceed slow

Indication :

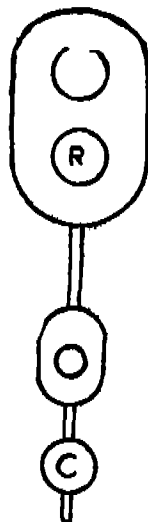
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction

Driver shall obey the aspect of the Stop signal

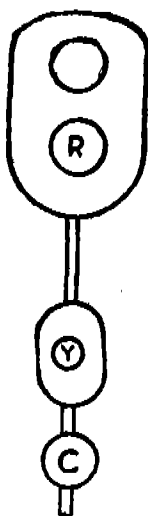
(6) The aspects and indications of a colour light type Calling on signal are shown below :—

(a) Colour light type Calling-on signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



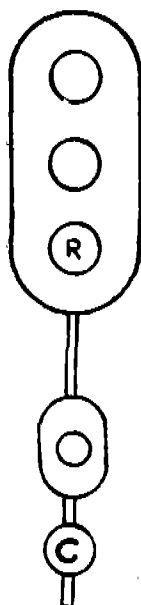
R — RED
Y — YELLOW

Driver shall obey the aspect of the Stop signal

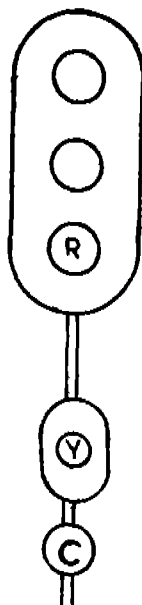
ASPECT :
Proceed slow
Indication :
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction

(b) Colour light type Calling-on signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
Y — YELLOW

Driver shall obey the aspect of the Stop signal

ASPECT :
Proceed slow
Indication :
Stop and then draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstruction

3.14. Shunt signals.—(1) (a) A Shunt signal is a subsidiary signal and shall be either —

- (i) a white disc with a red bar across it, or
- (ii) a position light signal.

(b) Under special instructions, a Shunt signal may be a miniature semaphore arm.

(2) Shunt signals control shunting movements.

(3) A Shunt signal may be placed on a post by itself or below a Stop signal other than the first Stop signal of a station.

(4) More than one Shunt signal may be placed on the same post and when so placed the topmost Shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second Shunt signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.

(5) When a Shunt signal is taken off, it authorises the Driver to draw ahead with caution for shunting purposes although Stop signal, if any, above it is at 'on'.

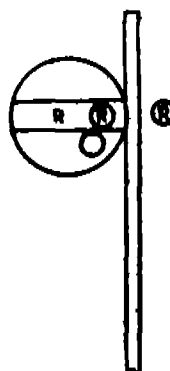
(6) When a Shunt signal is placed below a Stop signal, it shall show no light in the 'on' position.

(7) In case Shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.

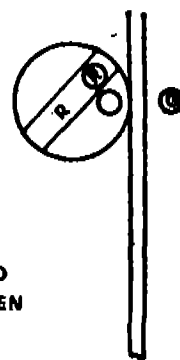
(8) The aspects and indications of a disc type Shunt signal are shown below :—

(a) Disc type Shunt signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
G — GREEN

ASPECT :
Stop

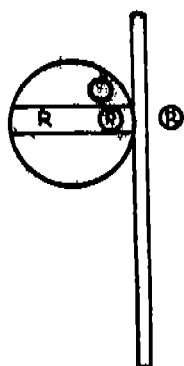
Indication :
Stop dead

Proceed slow

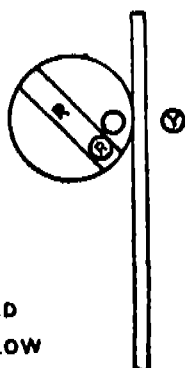
Proceed with caution for shunting

(b) Disc type Shunt signal in Multiple-Aspect signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
Y — YELLOW

ASPECT :

Stop
Indication :
Stop dead

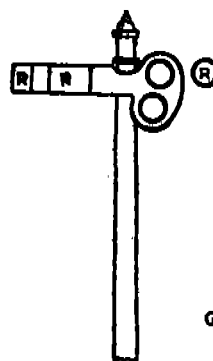
Proceed slow

Proceed with
caution for
shunting

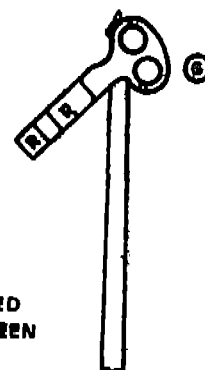
(10) The aspects and indications of a semaphore arm type Shunt signals are shown below :—

(a) Miniature Semaphore Arm type Shunt signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
G — GREEN

ASPECT :

Stop
Indication :
Stop dead

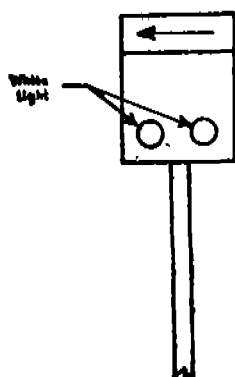
Proceed slow

Proceed with caution
for shunting

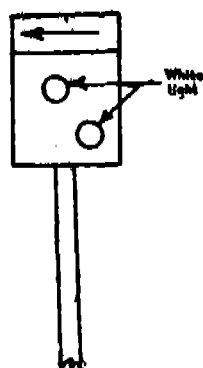
(9) The aspects and indications of a position light type Shunt signal are shown below :—

Position light type Shunt signal in Two-Aspect or Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



ASPECT :

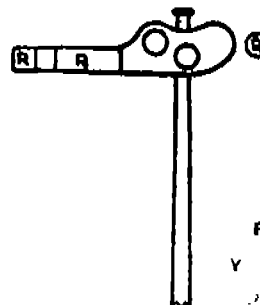
Stop
Indication :
Stop dead

Proceed slow

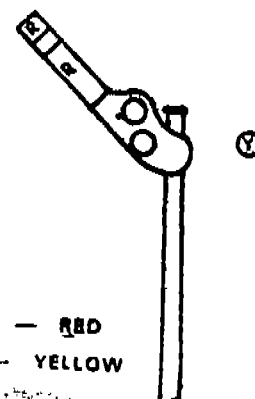
Proceed with
caution for
shunting

(b) Miniature Semaphore Arm type Shunt signal in Multiple-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



R — RED
Y — YELLOW

ASPECT :

Stop
Indication :
Stop dead

Proceed slow

Proceed with
caution for
shunting

3.15. Co-acting signals.—(1) Co-acting signals are duplicate signals fixed below ordinary signals and are provided where, in consequence of the height of the signal post, or of there being an over-bridge or other obstacle, the main arm or light is not in view of the Driver during the whole time that he is approaching it.

(2) Co-acting signals shall be fitted at such height that either the main arm or light, or the Co-acting arm or light, is always visible.

3.16. Repeating signals.—(1) A signal placed in rear of a fixed signal for the purpose of repeating to the Driver of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called a Repeating signal.

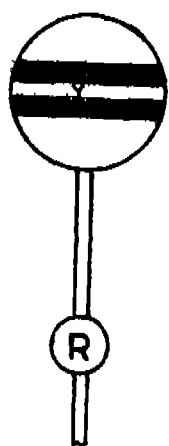
(2) A Repeating signal shall be provided with an 'R' marker and shall be of—

- (a) banner type, or
- (b) a square ended semaphore arm, or
- (c) a colour light signal.

(3) The aspects and indications of a banner type Repeating signal are shown below :—

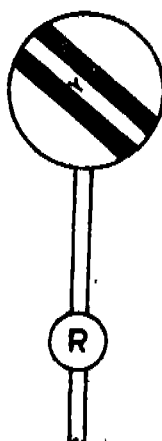
Banner type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' Position



Y — YELLOW

'Off' Position



ASPECT :

Signal 'On'

Indication :

Signal which it repeats is at 'on'

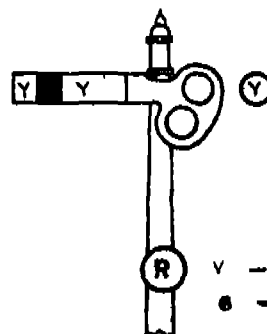
Signal 'Off'

Signal which it repeats is 'off'

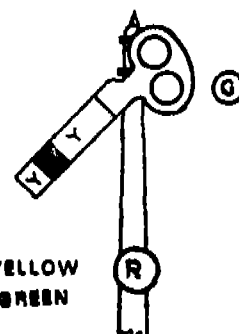
(4) The aspects and indications of a semaphore arm type Repeating signal are shown below :—

Semaphore Arm type Repeating signal in Two-Aspect Signalling Territory

'On' position



'Off' position



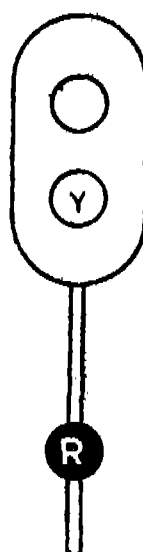
ASPECT :
Signal 'On'
Indication :
Signal which it repeats is at 'on'

Signal 'off'
Signal which it repeats is 'off'

(5) The aspects and indications of a colour light type Repeating signal are shown below :—

Colour light type Repeating Signal

'On' position



Y — YELLOW
G — GREEN

'Off' position



ASPECT :

Signal 'On'




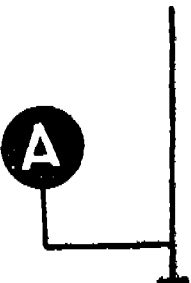




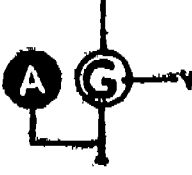
Indication :

Signal which it repeats is at 'on'

Signal 'off'

Signal which it repeats is 'off'

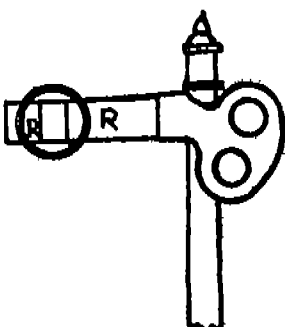
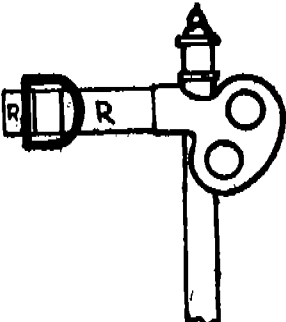
3.17. Distinguishing markers and signs for signals.—(1) where necessary, signals shall be distinguished by prescribed markers. Such markers shall be fixed on the signal posts below the signals as under :—

| Appearance | Provided on | Description |
|--|---|---|
|  | Intermediate Block Stop signal | Letter 'IB' in black on white circular disc. |
|  | Calling-on signal | Letter 'C' in black on white circular disc. |
|  | Automatic Stop signal | Letter 'A' in black on white circular disc. |
|  | Semi-Automatic Stop signal | White illuminated letter 'A' against black background when working as an Automatic Stop signal, and letter 'A', extinguished when working as a Manual Stop signal |
|  | Repeating signal in semaphore signalling territory | Letter 'R' in black on white circular disc |
|  | Repeating signal in colour light signalling territory | White illuminated letter 'R' against black background |
|  | Colour light Distant or Warning signal | Letter 'P' in black on white circular disc on a post by itself |
|  | Gate Stop signal | Letter 'G' in black on yellow circular disc. |
|  | Gate Stop signal in Automatic Block territory | Letter 'G' in black on yellow circular disc and white illuminated letter 'A' against black ground |

Note.—Where a colour light Distant signal is combined with a last Stop signal as provided for under sub-rule (7) of Rule 3.07, the marker shall be dispensed with.

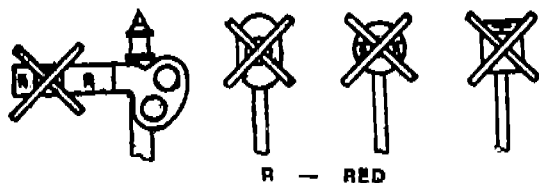
Note.—Letter 'A' shall be lit only when the gates are closed and locked against road traffic.

(2) Where necessary, signal arms shall be distinguished by prescribed signs as under :—

| Appearance | Provided on | Description |
|--|--|--------------------------------------|
|  | Approach Stop signal for Goods running lines only. | One black ring on semaphore arm |
|  | Approach Stop signal for Dock platform | Letter 'D' in black on semaphore arm |

(3) Other distinguished markers or signs may be used with the approval of the Railway Board.

3.18. Signals out of use.—(1) When a fixed signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 1 metre long and 10 centimetres wide, as illustrated below :—



(2) A semaphore or disc signal when not in use shall be kept fixed in the 'on' position.

(3) Signals not in use shall not be lit.

3.19. Placing of Stop signals at diverging junctions.—

(1) Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines diverge, the signals shall be fixed on a bracket post.

(2) A route indicator may be provided instead of separate signals if permitted by approved special instructions.

3.20. Placing of Stop signals at converging junctions.— Unless otherwise permitted by approved special instructions, where two or more lines converge, signals shall be placed on separate posts. Where the number of signals is considerable, these may be provided on a bracket post or a signal bridge or gantry.

3.21. Signals on bracket post or signal bridge or gantry.— Where signals are placed on a bracket post or a signal bridge or a gantry, these shall be —

- so grouped that the respective signals are easily distinguishable for each running line and are placed as nearly as possible over the running lines to which they refer,
- so placed that the signal referring to the main line is higher than the signal or signals referring to the other running line or lines, and
- so arranged that the extreme left hand signal refers to the extreme left hand line and the second signal from the left refers to the next line from the left and so on.

3.22. Placing of more than one signal on the same post.— (1) Not more than one signal referring to trains moving in the same direction, whether on the same line or on separate lines, shall be placed on the same post, except —

- as prescribed in these rules for Calling-on, Shunt, Co-acting and Warner signals, or
- under approved special instructions.

(2) Where under approved special instructions more than one signal is placed on the same post, the topmost signal shall apply to the extreme left hand diverging line and the second signal from the top shall apply to the next line from the left and so on.

3.23. Electric repeater.—The arm and light of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an efficient electric repeater.

3.24. Back-lights.—(1) Every semaphore or disc signal, the light of which cannot be seen from the place from which the signal is worked, shall be provided with a black-light to indicate whether the signal light is burning or not.

(2) Back-lights of signals shall show a small white light when 'on', and no light at all in any other position.

(3) Any fixed light used in conjunction with a semaphore signal shall show a back-light.

(4) Back-lights may not be provided when alternative arrangements are made at the place from which the signal is worked to indicate whether signal lights are burning or not.

C. Equipment of Signals

3.25. Obligation to provide fixed signals at stations.—Fixed signals prescribed in this sub-chapter shall be provided at every station, except—

- at stations between which trains are worked on the One Train Only System, and
- at stations which are exempted from the provision of signals under approved special instructions.

3.26. Commissioning of fixed signals.—Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner of Railway Safety as being sufficient to secure the safe working of trains.

3.27. Minimum equipment of fixed signals at stations provided with manually operated multiple-aspect signalling.—The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows—

- at class 'B' stations... a Distant, a Home and a Starter, and
- at class 'C' stations... a Distant and a Home.

3.28. Minimum equipment of fixed signals at stations provided with modified lower quadrant signalling.—Modified lower quadrant signalling may be introduced only where it is expressly sanctioned by a special order of the Railway Board. The

minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows—

- (a) at class 'B' stations... a Distant, a Home, a Warner, below the Main Home, and a Starter, and
- (b) at class 'C' station... a Distant and a Home.

3.29. Minimum equipment of fixed signals at other stations provided with two aspect signalling.—The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows—

- (a) at class 'A' stations... a Warner, a Home and a Starter,
- (b) at class 'B' stations—
on a single line... an Outer and a Home,
on a double line... an Outer, a Home and a Starter, and
both on a single and a double line, a Warner shall be provided in accordance with Rule 3.06 if trains run through at a speed exceeding 50 kilometres an hour without stopping, and
- (c) at class 'C' stations... a Warner and a Home.

3.30. Additional fixed signals at stations generally.—In addition to the minimum equipment of signals prescribed in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32 such other fixed signals shall be provided at every station as may be necessary for the safe working of trains.

3.31. Signals at class 'D' stations.—At a class 'D' station, a train may be stopped in such manner as may be authorised by special instructions.

3.32. Provision of an Advanced Starter, Shunting Limit Board or Block Section Limit Board.—(1) On a single line class 'B' station worked on the Absolute Block System, if the obstructing of the line outside the Home signal or the outermost facing points in the direction of an approaching train is permitted under special instructions under Rule 8.09, a Shunting Limit Board or an Advanced Starter shall be placed at such shunting distance from the Home signal or the outermost facing points as local conditions may require, provided the distance between the Shunting Limit Board (bearing the words 'Shunting Limit' on the side which faces the station, and fitted with a lamp showing a white light in both directions to mark its position by night) or the Advanced Starter and the opposing first Stop signal is never less than 400 metres in the two-aspect signalling territory and 180 metres in the multiple-aspect or modified lower quadrant signalling territory. The location of such board or Advanced Starter shall mark the limit upto which shunting may be permitted.

(2) On a double line class 'B' station worked on Absolute Block System equipped with multiple-aspect or modified lower quadrant signalling and where there are no points or the outermost points at the approaching end are trailing, a Block Section Limit Board (bearing the words 'Block Section Limit' on the side which faces the station and fitted with a lamp showing white light in both directions to mark its position by night) shall be provided. It shall be placed at a distance of not less than 180 metres in advance of the Home signal and shall protect the fouling mark of the outermost trailing points, if any. The location of such board shall mark the limit of the block section at such stations.

3.33. Exceptions to Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32.—Notwithstanding anything contained in Rules 3.27, 3.28, 3.29 and 3.32—

- (a) if the station has only one connection off the main line, the station shall be worked in accordance with approved special instructions;
- (b) on any section where traffic is light and speeds slow, one Stop signal only in each direction may be provided at each station; such signal to be located

at an adequate distance outside the outermost facing points of the station and trains worked in accordance with approved special instructions; and

- (c) on any railway having very light traffic, all signals may be dispensed with and trains worked under approved special instructions.

3.34. Fixed signals at level crossings.—(1) Unless exempted under approved special instructions, every level crossing gate which closes across the line at a level crossing shall, except when interlocked with station signals, be provided with signals fixed at an adequate distance from the level crossing showing Stop aspects in both Up and Down directions when the gates are open for the passage of road traffic.

(2) Except where otherwise prohibited under special instructions, a 'G' marker shall be provided on a gate Stop signal.

3.35. Protection and working of points of outlying sidings.—Where there are points in the main line at a place which is not a block station, provision for the protection of such points, by signals or otherwise, and for working them, shall be made in order to secure the safe working of trains, as laid down under approved special instructions.

D Working of Signals and Points

3.36. Fixed signal generally.—(1) Every fixed signal shall be so constructed that, in case of failure of any part of its connections, it shall remain at, or return to its most restrictive aspect,

(2) A signal which has been taken 'off' for the passage of a train shall not be placed 'on' until the whole of the train which it controls has passed it, except—

- (a) in case of emergency, or
- (b) where arrangement is provided to restore the signal to 'on' automatically, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it.

(3) No fixed signal within station limits shall be taken 'off' without the permission of the Station Master, and in the case of a signal outside the station limits without the permission of such person as may for the time being be in independent charge of the working of such signal.

3.37. Normal aspect of signals.—(1) Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals, except automatic signals, shall always show their most restrictive aspect in their normal position.

(2) The normal aspect of an Automatic Stop signal is 'Proceed'. Where, however, the signal ahead is manually operated, the aspect normally displayed may be 'Caution' or 'Attention'.

3.38. Points affecting movement of train.—The Station Master shall not give permission to take signals 'off' for a train until—

- (a) all trailing points over which the train will pass are correctly set and locked,
- (b) all trailing points over which the train will pass are correctly set, and
- (c) the line over which the train is to pass is clear and free from obstructions.

3.39. Locking of facing points.—Facing points, when neither interlocked nor key locked, shall be locked for the passage of a train either by a clamp, or by a through bolt, with a padlock. It is not sufficient to lock the lever working the points.

3.40. Conditions for taking 'off' Home signal.—(1) When a train is approaching a Home signal otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' until the train has first been brought to a stand outside it, unless—

- (a) on a double line, the line is clear for an adequate distance beyond the Starter; or
- (b) on a single line, the line is clear for an adequate distance beyond the trailing points, or under approved special instructions for an adequate distance beyond the place at which the train is required to come to a stand.

(2) Where a train has first been brought to a stand outside the Home signal, the signal may be taken 'off', if—

- (a) on a double line, the line is clear upto the Starter, or
- (b) on a single line, the line is clear upto the trailing points or under approved special instructions upto the place at which the train is required to come to a stand.

(3) Except under approved special instructions, the adequate distance referred to in sub-rule (1) shall never be less than—

- (a) 180 metres at stations equipped with two-aspect lower quadrant or two-aspect colour light signals, or
- (b) 120 metres in the case of stations provided with multiple-aspect signals or modified lower quadrant signals.

(4) Where a sand hump of approved design, or under approved special instructions a derailing switch, has been provided for the line on which a train is to be received, they shall be deemed to be efficient substitutes for the adequate distance referred to in sub-rule (3).

3.41. Conditions for taking 'off' Outer signal.—(1) When a train is approaching the Outer signal otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' until the train has first been brought to a stand outside the signal, unless the line on which the train is to be received in the station is clear—

- (a) in the case of a double line, upto the Starter signal, and
- (b) in the case of a single line, for an adequate distance beyond the first facing points.

(2) Where the train has first been brought to a stand outside the Outer signal, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear upto the first facing points, or upto the Home signal at a station where there are no facing points.

3.42. Conditions for taking 'off' last Stop signal or Intermediate Block Stop signal.—The last Stop signal or Intermediate Block Stop signal shall not be taken 'off' for a train, unless Line Clear has been obtained from the block station in advance.

3.43. Conditions for taking 'off' Warner signal.—A Warner signal shall not be taken 'off' for a train that is booked to stop or for a train that has to be stopped out of course.

3.44. Conditions for taking 'off' gate Stop signal.—A gate Stop signal shall not be taken 'off' until the concerned level crossing or crossings is or are free from obstruction and the gates of such level crossing or crossings are closed and locked against road traffic. Where a gate Stop signal is interlocked with station signals it shall be worked in accordance with special instructions.

3.45. Conditions for taking 'off' Calling-on signal.—A Calling-on signal shall not be taken 'Off' until the train has been brought to a stand at the Stop signal below which the Calling-on signal is provided.

3.46. Use of fixed signals for shunting:—(1) The Outer, Home and the last Stop signal of a station shall not be taken 'off' for shunting purposes.

(2) At stations where Advanced Starters are provided, Starters may be taken 'off' for shunting purposes, except where the interlocking interferes with this practice, in which case hand signals shall be used where Shunting signals are not provided.

3.47. Taking 'Off' signals for more than one train at a time.—when two or more trains are approaching simultaneously from any direction, the signals for one train only shall be taken 'off', other necessary signals being kept at

'on', until the train for which the signals have been taken 'off' has come to a stand at the station, or has cleared the station, and the signals so taken 'off' for the said train have been put back to 'on', except where under special instructions, the interlocking or the layout of the yard renders a contrary procedure safe.

3.48. Stoppage of trains out of course at stations provided with two-aspect signalling.—When a train which is booked to run through has to be stopped out of course at a station equipped with two-aspect signals, it shall not be received until—

- (a) at stations provided with working Warners but not provided with Starters, the working Warner is kept at 'on',
- (b) at stations provided with Starters but not provided with working Warners, the relevant Starter is kept at 'on',
- (c) at stations provided with both working Warners and Starters, both the signals are kept at 'on', and
- (d) at stations provided with neither a working Warner nor a Starter, the first Stop signal is kept at 'on', and the train brought to a stand outside it.

3.49. Care and lighting of signal lamps.—(1) The Station Master shall see that lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Section Limit Board and Stop Board at his station are lighted at sunset, and are not put out until after sunrise, or at such earlier or later time as may be prescribed by special instructions.

(2) Sub-rule (1) shall not apply to—

- (a) approach lighted signals,
- (b) colour light and position light signals which shall be kept lit throughout the day and night, and
- (c) the sections where no train is scheduled to run at night.

(3) The Station Master shall ensure that the lamps of fixed signals, indicators and boards such as Shunting Limit Board, Block Section Limit Board and Stop Board, when lit, are burning brightly and that the lenses of lamps and spectacle glasses are properly cleaned and back-lights clearly visible.

(4) Whenever night signals are used the Station Master shall not grant Line Clear unless he has ensured, either personally or in the manner prescribed under special instructions, that the lamps of fixed signals at his station which are not approach lighted and which apply to the train are burning. If signal lights cannot be kept burning he shall before giving Line Clear, initiate action in accordance with the procedure prescribed in Rules 3.68 to 3.72.

(5) Before lighting a semaphore signal or indicator lamp, the railway servant deputed for lighting it, shall inspect the lenses and spectacle glasses. In case he finds the red roundel broken, cracked or missing, he shall not light the lamp and shall report the fact immediately to the Station Master who shall treat the signal as defective.

(6) Every railway servant in charge of signals shall see that the greatest care is taken in the focussing, cleaning and trimming of signal lamps.

3.50. Traps, slip sidings and catch sidings.—The Station Master shall take steps to ensure that the points of all traps, slip sidings and catch sidings, and other points are set against the line which they are intended to isolate, except when it is not necessary that they should be open for the purpose of isolation.

3.51. Points.—(1) All points shall normally be set for the straight except when otherwise authorised by special instructions.

(2) The railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points of signals which are under his charge except under special instructions.

(3) No railway servant shall interfere with any points, signals, or their fittings, signal wires or any interlocking or block gear for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous permission of the Station Master.

E. Hand Signals

3.52. Exhibition of hand signals.—(1) All hand signals shall be exhibited by day by showing a flag or hand and by night by showing a light as prescribed in these rules.

(2) During day a flag or flags shall normally be used as hand signals. Hands shall be used in emergencies only when flags are not available.

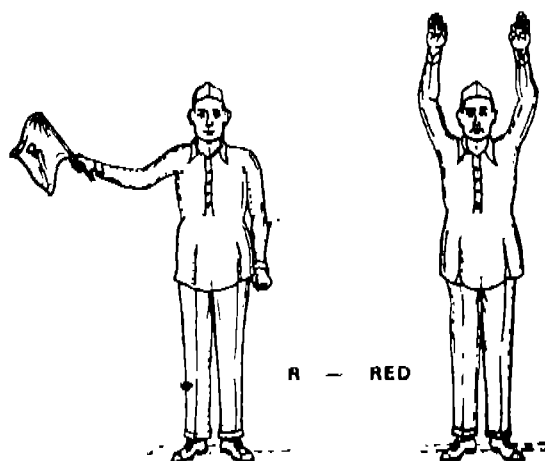
(3) During night a hand signal shall normally be given by showing a red or green light. A white light waved violently shall be used as a Stop signal only when the red light is not available.

3.53. Stop hand signal.—

Indication : Stop dead

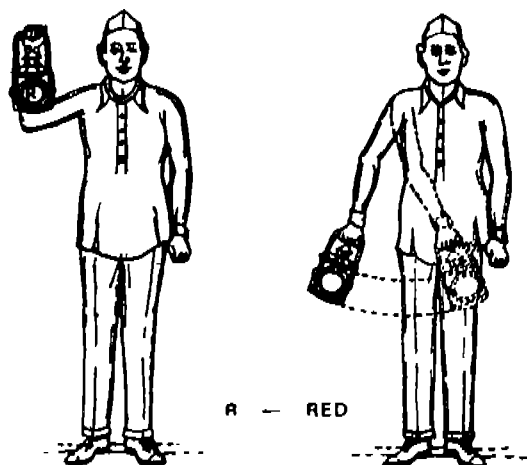
How given by day :

By showing a red flag or by raising both arms with hands above the head as illustrated below:



How given by night :

By showing a red light or by violently waving a white light horizontally across the body of the person showing the signal as illustrated below :

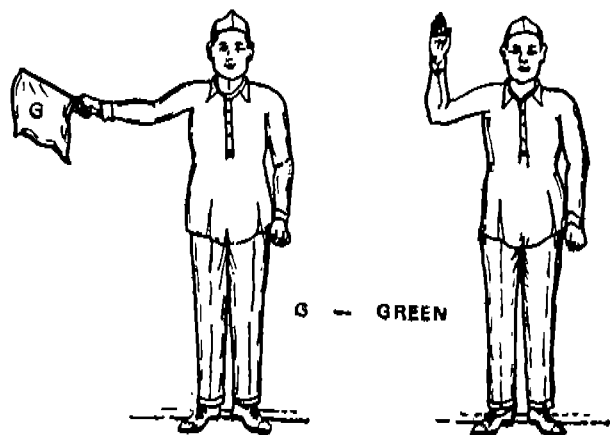


3.54. Proceed hand signal.—

Indication : Proceed

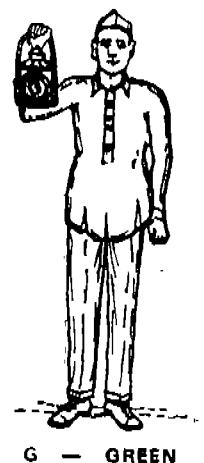
How given by day :

By holding a green flag or by holding one arm steadily as illustrated below :



How given by night :

By holding a green light steadily as illustrated below :

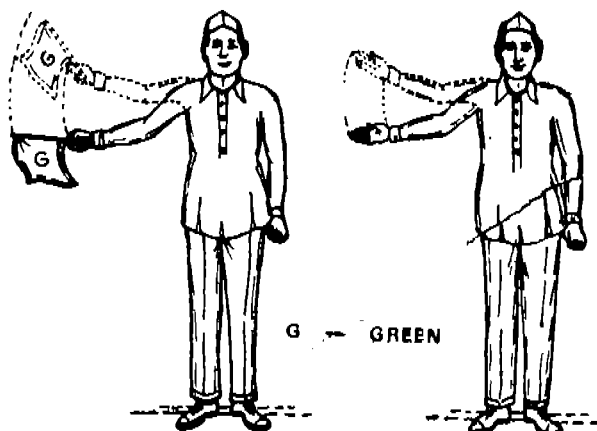


3.55. Proceed with caution hand signal.—

Indication : Proceed slowly reducing speed further if the signal is given at a progressively slower rate

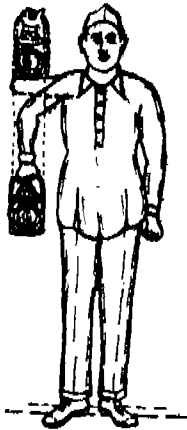
How given by day :

By waving a green flag vertically up and down or by waving one arm in a similar manner as illustrated below :



How given by night :

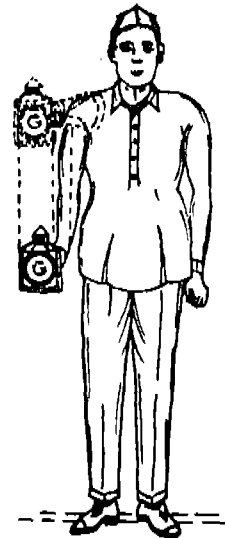
By waving a green light vertically up and down as illustrated below :



G — GREEN

How given by night :

By a green light moved slowly up and down as illustrated below :



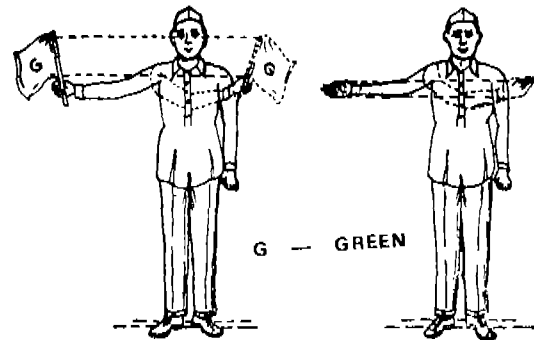
G — GREEN

Note :—When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the Stop hand signal shall be shown.

(b) Indication: Move towards the person signalling

How given by day :

By a green flag or one arm moved from side to side across the body as illustrated below :



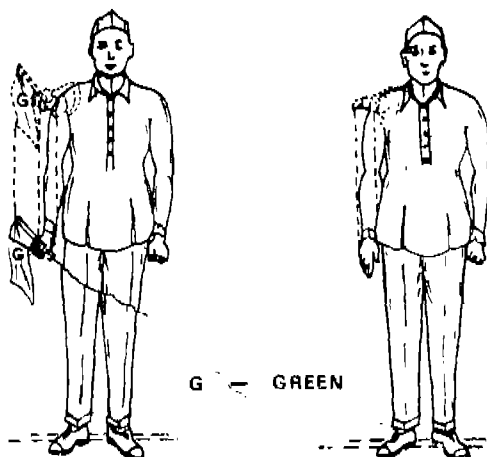
G — GREEN

3.56. Hand signals for shunting.—The following hand signals shall be used in shunting operations in addition to the Stop hand signal :—

(a) Indication : Move away from the person signalling

How given by day :

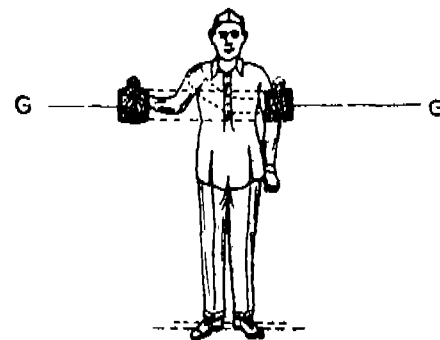
By a green flag or one arm moved slowly up and down as illustrated below :



G — GREEN

How given by night :

By a green light moved from side to side across the body as illustrated below :



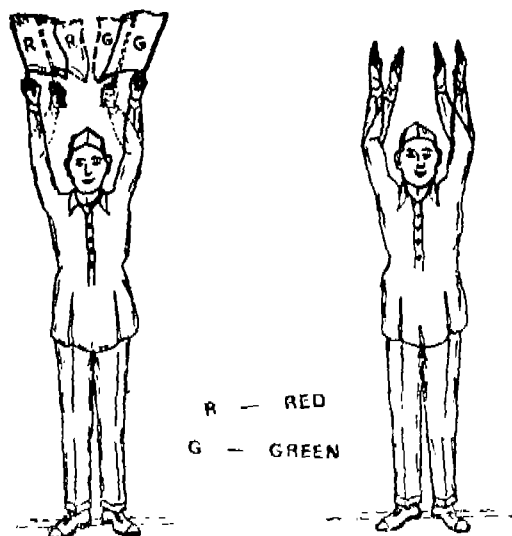
G — GREEN

Note :—The hand signals for 'Move away from the person signalling' and 'Move towards the person signalling' shall be displayed slower and slower, until the Stop hand signal is given if it is desired to stop.

(c) Indication : Move slowly for coupling

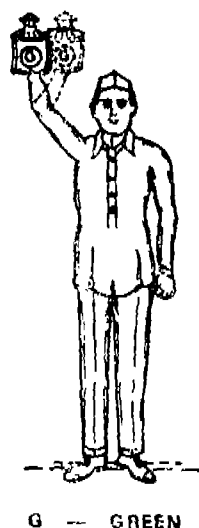
How given by day :

By a green and a red flag held above the head or both hands raised over the head and moved towards and away from each other as illustrated below :



How given by night :

By green light held above the head and moved by twisting the wrist as illustrated below :



3.57. Banner flags.—A banner flag is a temporary fixed danger signal, consisting of a red cloth supported at each end on a post and stretched across the line to which it refers.

3.58. Knowledge and possession of hand signals.—(1) Every railway servant connected with the movement of trains, shunting operations, maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have—

- (a) a correct knowledge of hand signals; and
- (b) the requisite hand signals with him while on duty and keep them in good working order and ready for immediate use.

(2) Every railway servant shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are adequately supplied with all necessary equipment for hand signalling and have a correct knowledge of their use.

(3) A red flag and a green flag by day or a lamp, which is capable of showing red, green and white lights by night, shall constitute the requisite equipment for hand signalling.

(4) Every Station Master shall see that his station is adequately supplied with all necessary equipment for hand signalling.

F. Detonating Signals

3.59. Description of detonating signals.—Detonating signals, otherwise known as detonators or fog signals, are appliances which are fixed on the rails and when an engine or a vehicle passes over them, they explode with a loud report so as to attract the attention of the Driver.

3.60. Method of using detonators.—(1) A detonator when required to be used shall be placed on the rail with the label or brand facing upwards and shall be fixed to the rail by bending the clasps around the head of the rail.

(2) In the case of a mixed gauge, detonators shall be placed on the common rail or on one rail of each gauge.

3.61. Placing of detonators in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.—(1) In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, whenever it is necessary to indicate to the Driver of an approaching train the locality of a signal, two detonators shall be placed on the line, by a railway servant appointed by the Station Master in this behalf, about 10 metres apart, and at least 270 metres outside the signal or signals concerned.

(2) (a) The Station Master may comply with the provisions of sub-rule (1) at his discretion; but shall always do so when visibility conditions from any cause prevent him from seeing a prescribed visibility test object from a distance of not less than 180 metres or a lesser distance if expressly sanctioned by the Railway Board.

(b) The visibility test object may be—

- (i) a post erected for the purpose and lighted at night; or
- (ii) the arm by day and the light or the back-light by night of a fixed semaphore signal specified by special instructions; or
- (iii) the light of a fixed colour light signal both by day and night specified by special instructions.

3.62. Placing of detonators in case of obstruction.—(1) Whenever in consequence of an obstruction of a line, it is necessary for a railway servant to stop approaching trains, he shall proceed, plainly showing his Stop hand signal, to a point 400 metres from the obstruction and place on the line one detonator and then proceed to a point 800 metres from the obstruction and place on the line three detonators, about 10 metres apart, at such place :

Provided that on the road gauge the first detonator shall be placed at 600 metres and three detonators at 1200 metres from the obstruction about 10 metres apart from each other.

(2) If the said railway servant is recalled before the obstruction is removed, he shall leave down three detonators and, on his way back, pick up the intermediate detonator.

3.63. Replacement of detonators on the line.—Every railway servant placing detonators on the line shall see that they are, when necessary, replaced immediately after a train has passed over them.

3.64. Knowledge and possession of detonators.—(1) (a) All Station Masters, Guards, Drivers, Gangmates, Gatemen and all other railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration, shall keep a stock of detonators.

(b) The Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal, periodical testing and safe custody of such detonators, and for ensuring that their use is properly understood.

(2) Every railway servant concerned with the use of detonators shall have correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

(3) Every railway servant shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of detonators have a correct knowledge of their use.

G. Flare Signals

3.65. Description of flare signals.—A flare signal, which includes a fusee, emits a bright red flame when lighted and is used for warning the Driver of an approaching train of any obstruction.

3.66. Use of flare signals.—When it becomes necessary to protect an obstruction in a block section, a flare signal may be used, as prescribed by special instructions, while the railway servant proceeds to place detonators.

3.67. Knowledge and possession of flare signals.—(1) (a) All concerned railway servants on whom this duty is laid by the Railway Administration shall keep a stock of flare signals.

(b) The Railway Administration shall be responsible for the supply, renewal, periodical testing and safe custody of such flare signals, and for ensuring that their use is properly understood.

(2) Every railway servant concerned with the use of flare signals shall have a correct knowledge of their use and keep them ready for immediate use.

(3) Every railway servant shall see that the railway servants in his charge concerned with the use of flare signals have a correct knowledge of their use.

H. Defective fixed Signals and Points

3.68. Duties of Station Master generally when a signal is defective.—(1) As soon as a Station Master becomes aware that any signal has become defective or has ceased to work properly, he shall—

- (a) immediately arrange to place the signal at 'on' if it is not already in that position;
- (b) depute competent railway servants with such hand signals and detonators as may be required to give signals at the foot of the defective signal until he is satisfied that such signal has been put into proper working order;
- (c) take action in accordance with Rules 3.69 and 3.70 as may be required for movement of trains past the defective signals; and
- (d) report the occurrence to the railway servant responsible for the upkeep of the signals, and if the section is controlled, the Controller also.

(2) When the Station Master receives information of any defect in a signal not pertaining to his station from the Driver or the Guard or any other railway servant, he shall immediately inform the Station Master concerned of the fact and keep the Controller advised, where the section is controlled.

(3) In case of signals becoming defective at stations situated on Centralised Traffic Control territories, the Centralised Traffic Control Operator on becoming aware of such defects, shall take action in accordance with special instructions.

3.69. Duties of Station Master when an approach Stop signal is defective.—(1) In the event of an Outer or a Home or a Routing signal becoming defective, the Station Master shall advise the station in rear and the nominated station in rear, save in a case where a signal post telephone or a Calling-on signal is provided on the defective signal, in order that the Drivers of approaching trains may be warned of the defective signal and issued a written authority to pass such signal on receipt of Proceed hand signal at the foot of the defective signal.

(2) The Station Master in rear as referred to in sub-rule (1), on receiving the advice of the defective signal, shall immediately acknowledge it and advise the Station Master of the station where the signal has become defective, of the number of the first train which will be notified of the defective signal and again on receipt of the advice that the defective signal has been put into proper working order, shall advise the number of the train so notified last.

(3) The Station Master of the station where the signal has become defective shall, before authorising a train to pass the defective signal, ensure that the condition for taking 'off'

that signal have been fulfilled. He shall then authorise the Driver to pass the defective signal at 'on' in one of the following manners—

- (a) When the Driver of an approaching train has been advised of the defective signal at a station in rear—by deputing a competent railway servant in uniform under clause (b) of sub-rule (1) of Rule 3.68, to exhibit Proceed hand signal at the foot of the defective signal to the approaching train in such cases the Station Master shall not give Line Clear to the station in rear unless the condition for taking 'off' the signal which has become defective, have been complied with; or
- (b) When the Driver of an approaching train has not been advised of the defective signal at a station in rear—by having a written authority, authorising the Driver to pass the defective signal at 'on', delivered at the foot of the defective signal through a competent railway servant; or
- (c) by taking 'off' the Calling-on signal where provided; or
- (d) by authorising the Driver to pass the defective signal at 'on' over the signal post telephone where provided, in accordance with special instructions.

(4) When the Home signal becomes defective, the Outer shall also be deemed to be out of order and the procedure prescribed in sub-rules (1), (2) and (3) shall be followed.

3.70. Duties of Station Master when a departure Stop signal is defective.—(1) In the event of a Starter becoming defective, the Station Master may authorise the Driver to pass such signal by a written authority which shall be handed over to the Driver at the station where the defective signal is located and in addition thereto, a competent railway servant shall show hand signals to the departing train in accordance with the instructions of the Station Master or by taking 'off' the Calling-on signal, if provided under sub-rule (2) of Rule 3.13, after the train has been brought to a stand at the defective signal.

(2) In the event of an Advanced Starter becoming defective, hand signals may be dispensed with and the Station Master may authorise the Driver to pass such signal by a written authority, which shall be handed over to the Driver at the station, where the defective signal is located:

Provided that in exceptional circumstances where, under approved special instructions, an Advanced Starter protects any points, hand signals shall not be dispensed with.

(3) For the purpose of handing over the written authority mentioned in sub-rule (1) and (2), the train shall be stopped at the station where the defective signal is located. The written authority to pass a defective departure Stop signal shall not be handed over to the Driver unless all the conditions for taking 'off' such signal have been fulfilled.

(4) Where under approved special instructions a Calling-on signal has been provided below a departure Stop signal, other than the last Stop signal, the Calling-on signal shall not be taken 'off' unless the conditions for taking off the departure Stop signal above it have been fulfilled.

3.71. Warner or Distant signals defective in the 'off' position.—(1) (a) If a Warner signal on a post by itself or a Distant signal is out of order and cannot be kept in the 'on' position, a stop hand signal shall be shown at the foot of the signal. At night, the light or lights of the signal shall be extinguished and the train, after being first brought to a stand, may then be hand-signalled past the signal. Advice of the defective signal shall be given to the Drivers of trains at the station in rear warning them to stop at such signal.

(b) if a Warner signal placed below a Stop signal becomes defective and cannot be kept in the 'on' position, the Stop signal above it shall be treated as defective and by night the light of the Warner signal shall be extinguished.

(2) If the Warner or Distant signal of an Intermediate Block Post is defective and cannot be kept in the 'on' position, the Intermediate Block stop signal shall also be kept at 'on' and treated as defective and action taken as per Rule 3.75.

3.72. Warner not to be used when Stop signal is defective.—Whenever a Stop signal is defective or ceases to work properly at a station provided with Warners, the Warner applying to the line to which the defective Stop signal applies shall be kept at 'on' until the defective Stop signal is rectified.

3.73. Passing of a gate Stop signal at 'on'.—(1) When a Driver finds a gate Stop signal at 'on', he shall sound the prescribed code of whistle and bring his train to a stop in rear of the signal.

(2) (a) If the gate Stop signal is provided with a 'G' marker, the Driver shall wait at the signal for one minute by day and two minutes by night, and if the signal is not taken 'off' within this period, he may draw his train ahead cautiously and stop short of the level crossing.

(b) He shall then be hand-signalled past the gate by the Gateman, if there is one, or in the absence of a Gateman, by one of the members of the engine crew or by the Guard of the train after ascertaining that the gates are closed against road traffic.

(3) If the Driver finds, after stopping at the signal, that there is no 'G' marker, he shall proceed further only in accordance with the procedure laid down under special instructions.

3.74. Absence of a fixed signal or a signal without a light.—(1) (a) If there is no fixed signal at a place where a fixed signal is ordinarily shown; or

(b) if the light of a signal is not burning when it should, or

(c) if a white light is shown in place of a colour light, or

(d) if the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown, or

(e) if more than one aspect is displayed,

the Driver shall act as if the signal was showing its most restrictive aspect:

Provided that during night, if in the case of a semaphore Stop signal for approaching trains only, the Driver finds the signal light extinguished, he shall bring his train to a stop at such signal. If he finds that the day aspect of such signal is clearly visible and is satisfied that the signal is in the 'off' position, he shall proceed past it up to the station cautiously at a restricted speed obeying all intermediate Stop signals, if any, relating to him, and report the matter to the Station Master for necessary action.

(2) At stations equipped with a colour light signal provided with a 'P' marker, the Driver shall bring his train to a stand if it does not show any light or shows an imperfect aspect and having satisfied himself that the signal is provided with a 'P' marker, shall proceed preparing to stop at the next Stop signal and shall be guided further by its aspect.

3.75. Passing of Intermediate Block Stop signal at 'on'.—(1) When a Driver finds an Intermediate Block Stop signal at 'on', he shall stop his train in rear of the signal and contact the Station Master of the block station in rear on the telephone, if provided on the signal post.

(2) The Station Master shall authorise the Driver to pass the Intermediate Block Stop signal, if defective, as prescribed by special instructions.

(3) If the telephone is not provided or is out of order, the Driver after waiting for 5 minutes at the signal shall pass it at 'on' and proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction, at a speed not exceeding 15 Kilometres an hour if he has a good view of the line ahead; otherwise at a speed not exceeding 8 kilometres an hour and report the failure to the Station Master at the block station ahead.

(4) The Station Master of the block station working the Intermediate Block Stop signal on becoming aware that such a signal is defective shall, before despatching a train, treat the entire section up to the block station immediately ahead of the Intermediate Block Post as one block section and issue a written authority to the Driver to pass

the defective Intermediate Block Stop signal at 'on', without stopping at the signal, in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

3.76. Intimation to officials when defects remained.—As soon as a defective signal has been put into good working order, the Station Master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

3.77. Defective or damaged points etc.—(1) Whenever points, crossings or guard rails are defective or damaged, the railway servant in charge of operation of points shall protect them and immediately arrange to report the circumstances to the Station Master.

(2) The Station Master, on becoming aware of such defective or damaged points etc. shall—

(a) immediately arrange to have the defect rectified by the railway servant responsible for their maintenance,

(b) arrange to ensure the safe passage of trains, and

(c) keep the signal or signals concerned at 'on' until the defect is rectified.

3.78. Duties of engine crew in respect of signals.—(1)

(a) The Driver shall pay immediate attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown is known to him or not.

(b) He shall not, however, trust entirely to signals, but always be vigilant and cautious.

(2) When his engine explodes a detonator or when he notices a flare signal burning, he shall immediately bring his train to a stop and be guided by the signals that he may receive or if no hand signal or other signals are at once visible to him,—

(a) if it is day and he has a clear view of the line ahead, proceed very cautiously at such speed as will enable him to stop short of any obstruction,

(b) if it is day and the view of the line is not clear or if it is night, or if the visibility is impaired on any account, proceed very cautiously on hand signals given by a member of the engine crew or the Guard who shall walk ahead of the train for this purpose,

(c) after proceeding 1.5 kilometres from the place where the explosion occurred or where flare signal was burning, if he does not explode any more detonators or sees no other signals, he may then resume authorised speed, and

(d) report the incident to the next station or cabin.

(3) If in consequence of fog or storm or for any other reason, the view of the signals is obstructed, the Driver shall take every possible precaution, so as to have the train well under control.

(4) A Driver shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on a section or sections of the railway over which he is to work and if he is not so acquainted with any portion of the railway over which he is to work, obtain the services of a qualified railway servant who is conversant with it to assist him.

3.79. Duties of Driver in respect of a Calling-on signal.—The Driver of a train shall be guided always by the indication of the Stop signal below which the Calling-on signal is fixed. If this Stop signal is at 'on', he shall bring his train to a stop. If he finds that the Calling-on signal is taken 'off', he shall, after bringing his train to a stop, draw ahead with caution and be prepared to stop short of any obstructions.

3.80. Duties of Driver when an approach Stop signal is 'on' or defective.—(1) The Driver of a train shall not pass an Outer, a Home or a Reversing signal that refers to him, when it is 'on' or defective, unless—

(a) he has, at a previous station, received notice in writing specifying that the signal is out of order and unless he also receives a Proceed hand signal from a railway servant in uniform at the foot of such signal; or

- (b) after coming to a stand, he is either given a written authority by the Station Master to proceed past such signal or is authorised by a Calling-on signal in the 'off' position or is authorised by the Station Master over the signal post telephone in accordance with special instructions.

(2) The Driver of a train while passing an Outer, a Home or a Routing signal, when it is 'on' or defective, shall ensure that the speed of his train does not exceed 15 kilometres an hour.

3.81. Duties of Driver when a departure Stop signal is 'on' or defective.—(1) The Driver of a train shall not pass a departure Stop signal that refers to him, when it is 'on' or defective, unless his train has been brought to a stop at the station where the defective signal is situated and he is authorised to do so—

(a) by a written permission from the Station Master, or

(b) by taking 'off' the Calling-on signal, if provided under approved special instructions, vide sub-rule (2) of Rule 3.13.

(2) In the case of a Starter, or Advanced Starter protecting points, he shall not pass such signal, when 'on' or defective, unless he also receives a Proceed hand signal from a duly authorised member of the station staff posted at the signal.

(3) In the case of a last Stop signal, he shall not pass such signal, when 'on' or defective, unless he is also in possession of a proper authority to proceed under the system of working.

3.82. Permission before entering on or crossing a running line.—No Driver shall take his engine on or across any running line until he has obtained the permission of the Station Master and has satisfied himself that all the correct signals have been shown.

3.83. Assistance of the engine crew regarding signals.—(1) The Driver and the first Fireman or the Assistant Driver, as the case may be, shall identify each signal affecting the movement of the train as soon as it becomes visible. They shall call out the aspects of the signals to each other.

(2) The Assistant Driver or the Fireman shall, when not otherwise engaged, assist the Driver in exchanging signals as required.

(3) The provisions of sub-rules (1) and (2) shall, in no way, absolve the Driver of his responsibility in respect of observance of and compliance with the signals.

3.84. Duties of Drivers as to signals when two or more engines are attached to train.—When two or more engines are attached to a train, the Driver of the leading engine shall be responsible for the observance of and compliance with the signals and the Driver or Drivers of other engine of engines shall watch for and take signals from the Driver of the leading engine, except in cases where special instructions are issued to the country.

3.85. Reporting of defects in signals.—(1) Should a Driver or a Guard observe that a signal is rendered imperfectly visible by branches of trees or by any other cause, or that a signal light is partially obscured or not burning brightly enough to give a clear aspect, he shall report the matter to the Station Master at the next station at which the train stops.

(2) When such a report is made by a Driver or a Guard, the Station Master shall take immediate steps to advise the Station Master concerned who shall get it rectified.

CHAPTER IV

WORKING OF TRAINS GENERALLY

A. Timing and Running of Trains

4.01. Standard time.—The working of trains between stations shall be regulated by the standard time prescribed

by the Government of India, which shall be transmitted daily to all the principal stations of the railway at 16.00 hours in the manner prescribed.

4.02. Adherence to advertised time.—No passenger train or mixed train shall be despatched from a station before the advertised time.

4.03. Setting watch.—Before a train starts from a terminal or crew-changing station, the Guard shall set his watch by the station clock or the clock at the authorised place of reporting for duty and communicate the time to the Driver who shall set his watch accordingly.

4.04. Time of attendance for train crew.—Every Guard, Driver, Assistant Driver or Fireman shall be in attendance for duty at such place and at such time as may be prescribed by special instructions.

4.05. Proper running line.—The Driver shall take his train along the proper running line.

4.06. Direction of running.—(1) On a double line, every train shall run on the left hand line unless otherwise prescribed by special instructions.

(2) If there are two or more parallel lines, the direction in which trains are to run on each line shall be prescribed by special instructions.

4.07. Supply of Working Time Table and Schedule of Standard Dimensions.—(1) A copy of the Working Time Table for the time being in force shall be supplied to each station, Guard, Driver, Inspector of Way or Works, and any other railway servant requiring the use of the Working Time Table during the course of his duties.

(2) A copy of the Working Time Table shall, on issue, be supplied to the Commissioner of Railway Safety.

(3) A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each Inspector of Way or Works and Train Examiner.

B. Speed of Trains

4.08. Limits of speed generally.—(1) (a) Every train shall be run on each section of the railway within the limits of speed sanctioned for that section by approved special instructions.

(b) The sectional speed sanctioned and permanent speed restrictions shall be shown in the Working Time Table.

(2) The Driver shall—

(a) regulate and control the running of the train according to the Working Time Table, so as to avoid either excessive speed or loss of time, and

(b) not make up between any two stations more time than is allowed in this behalf in the Working Time Table, and shall also observe all speed restrictions.

(3) When it is necessary to indicate to the Driver where trains are to run at a restricted speed or where trains have to come to a stop due to the line being under repairs or due to any other obstruction, action shall be taken as specified in Rule 15.09.

4.09. Caution Order.—(1) Whenever, in consequence of the line being under repair or for any other reason, special precautions are necessary, a Caution Order detailing the kilometres between which such precautions are necessary, the reasons for taking such precautions, and the speed at which a train shall travel, shall be handed to the Driver at the stopping station immediately short of the place where such precautions are necessary, or at such other stations and in such manner, as prescribed under special instructions.

(2) Sub-rule (1) does not apply in the case of long continued repairs when fixed signals are provided at an adequate distance short of such place and have been notified to the running staff concerned.

(3) The Caution Order referred to in sub-rule (1) shall be on green paper, both faces being green, and be made out and signed in full:

Provided that as a temporary measure the Caution Order may be on white paper with a green band running diagonally across the form.

4.10. Limits of speed over facing points.—(1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 15 kilometres an hour in any circumstances, and the speed over turn-outs and cross-over shall not exceed 15 kilometres an hour unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.

(2) Subject to the provisions of sub-rule (1), a train may run over interlocked facing points at such speed as may be permitted by the standard of interlocking.

4.11. Limits of speed while running through stations.—

(1) No train shall run through an interlocked station at a speed exceeding 50 kilometres an hour, or such less speed as may be prescribed by approved special instructions unless the line on which the train is to run has been isolated from all other lines by the setting of points or other approved means, and interlocking is such as to maintain this condition during the passage of the train.

(2) In every case in which trains are permitted to run through on a non-isolated line, all shunting shall be stopped and no vehicle unattached to an engine or not properly secured in accordance with Rule 5.23 may be kept standing on a connected line which is not isolated from the through line.

4.12. Engine pushing.—(1) No engine or self-propelled vehicle shall push any train outside station limits except in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 25 kilometres an hour:

Provided that this sub-rule shall not apply to an engine assisting in rear of a train, which may be permitted under approved special instructions to run without being coupled to the train:

Provided further that no train which is not equipped with continuous vacuum brake shall be pushed outside station limits except in case of emergency:

Provided also that a "Patrol" or "Search-light" special with one or more vehicles in front of the engine may be permitted to run at a maximum speed of 40 kilometres an hour.

(2) For movement of trains outside station limits with engine pushing during night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or where otherwise prescribed by special instructions the leading vehicle of such trains shall be equipped with the prescribed head light and marker lights except in case of emergency.

(3) When trains are worked as described in sub-rules (1) and (2), the engine pushing the load when it is the rearmost, or the rearmost vehicle if any, shall carry a tail board or a tail lamp.

4.13. Limits of speed with engine tender foremost.—

(1) (a) A passenger train or a mixed train shall not be drawn outside station limits by a steam engine running tender foremost, except—

(i) under a written order issued by the authorised officer; or

(ii) in a case of unavoidable necessity, to be established by the Driver.

(b) When any such train is so drawn, the speed shall not exceed 25 kilometres an hour, or such higher speed, not exceeding 40 kilometres an hour, as may be authorised by approved special instructions.

(2) In cases of unavoidable necessity, goods trains may run with steam engines tender foremost at a speed not exceeding 25 kilometres an hour or such higher speed, which shall, in no circumstances, exceed 40 kilometres an hour, as may be laid down by special instructions.

(3) When trains have to be worked with steam engines tender foremost as a regular measure under sub-clause (i) of clause (a) of sub-rule (1) and sub-rule (2), the head light and marker lights as prescribed in Rule 4.14 shall be provided on the tender.

C. Equipment of Trains and Train Crew

4.14. Head light and marker lights.—(1) A train shall not be worked at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in long tunnels, unless the engine carries an electric head light of an approved design and, in addition, two oil or electric white marker lights.

(2) An engine employed exclusively on shunting at stations and yards shall, at night or during thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, display such head lights as are prescribed by the Railway Administration, and exhibit two red marker lights in front and in rear.

(3) The electric head light on the engine shall be fitted with a switch to dim the light and shall be dimmed—

(a) when the train remains stationary at a station;

(b) when the train is approaching another train which is running in opposite direction on double or multiple track of same or different gauges; and

(c) on such other occasions as may be prescribed by special instructions.

(4) In case the electric head light fails or a train has to be worked with the engine running tender foremost in an emergency, the engine shall display the two oil or electric white marker lights referred to in sub-rule (1) pointing in the direction of movement and the train shall run at a speed prescribed by special instructions.

4.15. Tail and side lights.—(1) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no train shall be worked outside station limits unless it has—

(a) in the case of an engine with vehicles attached, save in a case to which sub-rule (2) applies, at least one red tail light, and two side lights showing red towards the rear and white towards the engine: provided that, in case of emergency, provisions of side lights on goods trains may be dispensed with under special instructions;

(b) in the case of a single engine without vehicles attached at least one red tail light; and

(c) in the case of two or more engines coupled together without vehicles attached, at least one red tail light affixed to the rear engine.

(2) A colliery pilot, i.e., a train used for collecting or distributing vehicles in colliery sidings, when working in a block section or in the colliery sidings taking off from a block section, need carry a red tail light only as it enters or leaves the block station, at either end of such block section, provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery pilot has certified that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.

(3) When trains may run in the same direction on parallel lines, the side lights mentioned in clause (a) of sub-rule (1) may be arranged in accordance with special instructions.

(4) When a train has been shunted for a following train to pass, the tail and side lights mentioned in clause (a) of sub-rule (1) shall be dealt with in accordance with special instructions.

(5) Within station limits or in a siding, an engine employed in shunting shall have tail lights in accordance with special instructions.

4.16. Tail board or tail lamp.—(1) In order to indicate to the staff that a train is complete, the last vehicle shall, except as provided for in sub-rule (2), be distinguished by affixing to the rear of it—

(a) by day, a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved design which may be unfit, or

- (b) by night, as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a red tail lamp of approved design which shall be lit, or
- (c) such other device as may be authorised by special instructions.

(2) A colliery pilot, i.e., a train used for collecting or distributing vehicles in colliery sidings, when working in a block section or in the colliery sidings taking off from a block section, need carry a tail board or tail lamp, or such other device as may be authorised by special instructions, only as it enters or leaves the block station at either end of such block section, provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery pilot certifies that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.

(3) In emergencies only, and under special instructions in each case, a red flag may be used in lieu of a tail board or an unfit tail lamp.

4.17. Responsibility of Station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains.—(1) The Station Master shall see that the last vehicle of every train passing through his station is provided with a tail board or tail lamp or such other device in accordance with the provisions of Rule 4.16.

(2) If a train passes the station without such indication to show that it is complete, the Station Master shall—

- (a) immediately advise the station in advance to stop the train to see that the defect is remedied and to advise whether or not the train is complete,
- (b) meanwhile withhold the closing of the block section to ensure that no train is allowed to enter the block section from the station in rear, and
- (c) unless the station in advance has advised that the train is complete, neither consider the block section in rear as clear nor close it.

4.18. Means of communication.—(1) No passenger train or mixed train shall be despatched from any station, unless every passenger carriage is provided with means by which communication can be made with the Guard or the Driver.

(2) Sub-rule (1) shall not apply to—

- (a) passenger or mixed trains in case of complete or partial failure of vacuum; and
- (b) such particular trains as may be exempted under approved special instructions.

(3) If a Railway Administration is satisfied that mischievous use of the means of communication referred to in sub-rule (1) is prevalent, it may, notwithstanding anything contained in that sub-rule, direct the disconnection, for the time being, of the means of communication provided in all or any of the passenger carriages in any such train.

(4) A goods vehicle in which passengers are carried is not a "passenger carriage" within the meaning of this rule.

4.19. Guard's and Driver's equipment.—(1) Each Guard and Driver shall have with him, while on duty with his train, the following equipment—

- (a) a copy of these rules or such portions thereof as have been supplied to him under rule 2.01,
- (b) a copy of the Working Time Table, and all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the train is to run,
- (c) a hand signal lamp,
- (d) a whistle (for Guards only),
- (e) a red flag and a green flag,
- (f) a stock of detonators sufficient to comply with the relevant rules as may be prescribed by special instructions,
- (g) a first aid box (for Guards of passenger carrying trains only), and
- (h) such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

(2) If any Guard or Driver is not in possession of any article mentioned or referred to in sub-rule (1), he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.

(3) Each Guard and Driver shall have with him while on duty with his train, two pairs of such spectacles as he is required to wear under medical advice.

Note.—Each Guard and Driver should also be in possession of a watch in addition to the equipment prescribed in sub-rule (1).

4.20. Manning of engine in motion.—(1) Except when otherwise provided by special instructions, no engine shall be allowed to be in motion on any running line unless the Driver as also the Assistant Driver or the Fireman are upon it.

(2) Subject to the provision of sub-rule (3), in no circumstances shall a person other than the Driver or a railway servant duly qualified in all respects, drive an engine on any running line.

(3) If a Driver becomes incapacitated while the engine is in motion, the Assistant Driver or the Fireman, if duly qualified, may work the train to the next station cautiously and where the Assistant Driver or the Fireman is not duly qualified, he shall bring the train to a stop and send a message to the Station Master of the nearest station to make arrangements for a Driver to take over the train, and for so doing he may take the assistance of the Guard.

4.21. Driving an electric train.—(1) In the case of electric trains, the Driver shall be in the leading driving compartment when the train is in motion or when the train is standing on any running line except as otherwise prescribed in these rules.

(2) (a) In the case of a single or multiple unit train, if the driving apparatus in the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven cautiously from the nearest driving compartment which is serviceable; in this event, the Guard shall travel in the leading driving compartment and shall convey the necessary signals to the Driver; the Guard shall also sound the horn or whistle as necessary and apply the brake in case of emergency and shall be responsible for stopping the train correctly at signals, stations and obstructions.

(b) In the case of an electric engine, if the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven from the trailing driving compartment by the Assistant Driver if he is duly qualified to drive; and the Driver shall remain in the leading driving compartment, and shall be responsible for the correct operation of the train.

4.22. Riding on engine or tender.—(1) No person other than the engine crew shall be authorised to ride on the engine or tender of a steam locomotive, except in accordance with special instructions.

(2) Except as may be permitted by special instructions, no person other than the engine crew shall be authorised to enter any driving compartment of a single or multiple unit train or a train propelled by electric, diesel or petrol engine.

(3) No unauthorised person shall manipulate any apparatus contained therein.

4.23. Brake-vans.—(1) No train shall be allowed to enter a block section, unless one or more brake-vans or hand braked vehicles are attached to it, except in emergency or as provided for under special instructions.

(2) This rule does not apply to railcars, light engine or light engines coupled together.

4.24. Position of brake-van on train.—Unless it be otherwise directed by special instructions, one brake-van shall be attached to the rear of the train, provided that reserved carriages or other vehicles may, under special instructions, be placed in rear of such brake-van.

4.25. Guards.—(1) Except under special instructions or in an emergency, every running train shall be provided with one or more Guards.

(2) The Guard of a running train shall travel in his brake-van except—

- (a) in an emergency, or
- (b) under special instructions.

(3) When a train is worked without a Guard, such of his duties as can be performed by the Driver shall devolve on him as may be specified by special instructions.

4.26. Couplings.—No vehicle that is not fitted with a coupling or couplings of approved pattern shall be attached to any train.

D. Vehicles and Cranes

4.27. Cranes.—(1) No travelling crane shall be attached to a train until it has been certified by a duly authorised person that it is in proper running order, and with a dummy truck for the jib, if necessary.

(2) When a crane is to work on any line provided with electric traction or any line adjacent to it, the procedure and precautions as laid down under special instructions shall also be followed.

4.28. Loading of vehicles.—(1) No wagon or truck shall be so loaded as to exceed the maximum gross load on the axle fixed under sub-section (3) of section 53 of the Act, or such less load, if any, as may have been prescribed by the Railway Administration.

(2) Except under approved special instructions, no vehicle shall be so loaded as to exceed the maximum moving dimensions prescribed from time to time by the Railway Board.

(3) When a load in a truck projects to an unsafe extent beyond the end of a truck, an additional truck shall be attached to act as a dummy.

(4) The Guard shall, unless this duty is by special instructions imposed on some other railway servant, carefully examine the load of any open truck which may be attached to the train, and if any such load has shifted or requires adjustment, shall have the load made secure or the truck removed from the train.

4.29. Damaged or defective vehicles.—(1) No vehicle which has been derailed shall run between stations, until it has been examined and passed by a competent Train Examiner :

Provided that in case of a derailment between stations, the Driver may, if the vehicle has been rerailed and if he considers it safe to do so, take such vehicle to the next station at a slow speed.

(2) If a Guard or Station Master has reason to apprehend danger from the condition of any vehicle on a train before it can be inspected by a Train Examiner, the Driver shall be consulted, and if he so requires, the vehicle shall be detached from the train.

E. Precautions before Starting Train

4.30. Driver and Guard to examine notices before starting.—Every Driver and Guard before starting with a train shall examine the notices issued for their guidance, and ascertain therefrom whether there is anything requiring their special attention on that section of the railway over which they have to work.

4.31. Examination of trains before starting.—When a train is examined by a Train Examiner at a station, the Station Master shall not give permission to start the train until he has received a report from such examiner to the effect that the train is fit to proceed and has the prescribed brake power.

4.32. Examination of train by Driver.—The Driver shall, before the commencement of the journey and after performing any shunting en route, ensure—

- (a) that his engine is in proper working order,

- (b) that the coupling between the engine and the train is properly secured, and

- (c) that the head light and marker lights as prescribed in sub-rule (1) of Rule 4.14 are in good order, and these are kept burning brightly, when required.

4.33. Examination of single and multiple units by Driver.—When coupling single or multiple units or coaches of any such units together single or multiple units or coaches of observing that all electrical couplings are properly made. After all couplings have been made, the Driver while taking over the complete train shall satisfy himself that the control and power apparatus and brakes of the complete train are in proper and prescribed working order.

4.34. Duties of Guard when taking over charge of a train.—The Guard when taking over charge of a train shall satisfy himself, before the train is despatched—

- (a) that the train is properly coupled,
- (b) that the train is provided with the prescribed brake power,
- (c) that the train carries tail board or tail lamp and side lamps and that such lamps are lighted and kept burning brightly, when required,
- (d) that the appliance, if any, for communication between the Guard and the Driver, is in proper working order, and
- (e) generally that, as far as he can ascertain, the train is in a state of efficiency for travelling.

4.35. Starting of trains.—(1) A Driver shall not start his train from a station without the authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that all correct fixed signals and, where necessary, hand signals are given and the line before him is clear of visible obstructions and the Guard has given the signal to start.

(2) The Guard shall not give the signal for starting the train unless he has received the permission of the Station Master to start, in the manner prescribed by special instructions.

(3) The Guard shall not give the signal for starting unless he has satisfied himself that, except in accordance with special instructions, no person is travelling in any compartment or vehicle not intended for the use of passengers.

(4) The Station Master shall see, before he gives the Guard permission to start a train, that all is right for the train to proceed.

(5) The permission of the Station Master referred to in sub-rule (2) may be dispensed with in case suburban trains on such sections of a railway as may be specified by special instructions.

(6) When permission of the Station Master to start has been dispensed with under sub-rule (5) or at a station where no Station Master is posted, the Guard shall see, before giving the starting signal, that all is right for the train to proceed.

4.36. Guard to be in charge of train.—After the engine has been attached to a train, and during the journey, the Guard or (if there be more than one Guard) the Head Guard shall be in charge of the train in all matters affecting stopping or movement of the train for traffic purposes. In the case of any self-propelled vehicle, such as a motor coach without a trailer and unaccompanied by a Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Driver.

4.37. Subordination of Guards in station limits.—When a train is within station limits, the Guard shall be under the orders of the Station Master.

4.38. Firemen and Assistant Drivers to obey Drivers.—The Firemen or Assistant Drivers shall obey the lawful orders of their Drivers in all particulars.

4.39. Driver to obey certain orders.—After an engine has been attached to a train and during the journey, the Driver shall obey —

- (a) the orders of the Guard, in all matters affecting the starting, stopping or movement of the train for traffic purposes, and
- (b) all orders given to him by Station Master or any railway servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his engine will admit.

F. Duties of Staff Working in Trains during Journey

4.40. Driver and Firemen or Assistant Driver to keep a good look-out.—Every Driver shall keep a good look-out while the train is in motion, and every Fireman or Assistant Driver shall also do so when he is not necessarily otherwise engaged.

4.41. Driver and Fireman or Assistant Driver to look back.—The Driver and the Fireman or the Assistant Driver shall look back frequently during the journey to see whether the train is following in a safe and proper manner.

4.42. Exchange of signals between Driver, Guard and station staff.—(1) The Driver and the Guard of a train shall exchange signals with each other, at such times and in such manner as may be prescribed by special instructions.

(2) The Driver and the Guard of a train shall, while running through a station, look out for and, except under special instructions, acknowledge the 'all-right' signals which the Station Master and such other staff at the station as may be specified by special instructions shall give if the train is proceeding in a safe and proper manner, if the train is not proceeding in a safe and proper manner the Station Master or the other staff shall exhibit a Stop hand signal, on receipt of which the Guard and the Driver shall take immediate steps to stop the train.

4.43. Guard to keep a good look-out.—During the journey including halts at stations, every Guard shall keep a good look-out and satisfy himself from time to time that the tail board and brake-van lamps are in position and that all brake-van lamps, where required, are burning brightly, that the train is complete in every respect and is proceeding in a safe and proper manner.

Note.—The term "brake-van lamp" includes "tail lamp".

4.44. Train held up at first Stop signal.—(1) When a train has, without an apparent cause been kept standing at the first Stop signal for five minutes, the Driver shall sound the prescribed code of whistle to warn the Guard, and the Brakesman shall proceed to the cabin or station to warn the Station Master. If there is no Brakesman, the Driver shall depute a Fireman or Assistant Driver to proceed to the cabin or station to warn the Station Master. The Brakesman or Fireman or Assistant Driver proceeding to the cabin or station shall show a Stop hand signal towards the station. The Guard shall, as soon as the train is stopped at the first Stop signal, check up that the tail board or tail lamp is correctly exhibited and shall maintain a vigilant attitude in rear of the train. After fifteen minutes or such less time as may be prescribed by special instructions, the Guard shall, irrespective of whether the cause is apparent or not, proceed to protect the rear of the train in accordance with instructions laid down in Rule 6.03. If in the meantime the signal is taken 'off', or the Driver receives the necessary authority to pass the signal in the 'on' position, he shall sound the prescribed code of whistle to recall the Guard and exchange hand signal with him before starting the train.

(2) In the case of a train not accompanied by a Guard, these duties shall devolve on the Driver.

4.45. Attracting attention of Driver.—(1) If any Guard sees reason to apprehend danger or considers it necessary for any reason to stop the train, he shall use his best endeavours to attract the attention of the Driver.

(2) In the absence of other means of communications with the engine, a Guard desiring to attract the Driver's attention shall apply his hand brake sharply and as suddenly release it, and wherever possible, he shall reverse the side lamps to show red towards the engine.

(3) When the attention of the Driver has been attracted, the necessary hand signals shall be shown.

(4) If the train is fitted with continuous brake, the Guard may, in case of emergency, apply such brake gradually to stop the train.

4.46. Assistance from Guard's hand brake.—When the Driver requires the assistance of Guard's hand brake, he shall sound the prescribed code of whistle, if necessary repeatedly or if a brake whistle is provided, sound such whistle, and shall also use other means of communication, if provided, between the Driver and the Guard.

4.47. Application of Guard's hand brake.—(1) When the Driver sounds the prescribed code of whistle or the brake whistle, the Guards shall immediately apply their hand brakes

(2) When a train is travelling down a steep incline, the guards shall, if necessary to steady the train, assist the Driver with their hand brakes.

4.48. Permission of Guard to detach engine from train.—When a train has been brought to a stand outside station limits or anywhere on a grade, the Driver shall not detach his engine from the train without the permission of the Guard who, before giving such permission, shall satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be necessary or prescribed by special instructions :

Provided that detaching of engine from trains in such cases may be prohibited altogether under special instructions whenever considered necessary in the interest of safety.

4.49. Starting and stopping of train.—The Driver shall start and stop his train carefully and without a jerk.

4.50. Sounding of engine whistle.—(1) Except under special instructions, the Driver shall always sound the whistle of the engine according to the prescribed code of whistle —

- (a) before putting an engine in motion;
- (b) when entering a tunnel; and
- (c) at such other times and places as may be prescribed by special instructions.

(2) Engine whistle code shall be prescribed under special instructions.

4.51. Bell signals between Driver and Guard.—When bell communication is provided between the Driver and the Guard of the train, bell signal code, as may be prescribed by special instructions, shall be used.

4.52. Throwing out water, fire or cinders :—A Driver or Fireman shall not throw out water, fire or cinders, when passing through a station yard or tunnel, or when on a bridge.

4.53. Hose or water crane.—After taking water from a tank or water column, the Driver shall see that the hose or arm is left clear of the line and, when it is provided with fastenings, properly secured.

4.54. Passengers.—Every Guard shall give his best assistance to passengers entraining and detraining.

G. Duties of Staff on Arrival

4.55. Shutting off power.—In stopping a train, the Driver shall determine where to shut off power by paying particular attention to the gradient, the state of the weather, the condition of the rails, the brake power and the length and weight of the train.

4.56. Guard to see that train is stopped clear of fouling marks.—When a train comes to a stand at a station, the

Guard shall see that, wherever possible, the last vehicle of his train has cleared the fouling marks of all points and crossings. If not, he shall inform the Station Master at once and exhibit Stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

4.57. Detaching engine.—Whenever a train has been brought to a stand, and it is necessary for the engine, with or without vehicles, to be detached from the rest of the train, the Guard shall, before the train is uncoupled, satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be prescribed by special instructions.

4.58. Driver to see that train is stopped clear of fouling marks.—When a train comes to a stand at a station, the Driver shall see that, wherever possible, his engine is clear of the fouling marks of all points and crossings. If not, he shall take steps to inform the Station Master at once and exhibit Stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

4.59. Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station.—When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station, whether alongside, beyond, or short of the platform, the Driver shall not move it, except under orders of the Guard or to avert accident.

4.60. Guard not to leave train till handed over.—No Guard shall leave his train until it has been properly handed over in accordance with special instructions.

4.61. Driver not to leave engine when on duty.—No Driver shall leave his working locomotive or his self-propelled vehicle when on duty, whether at a station or on a running line, except in case of absolute necessity and after a competent railway servant has been placed in charge of the locomotive or self-propelled vehicle. In the case of a self-propelled vehicle manned by a Driver only, a Driver may leave it when necessary, provided he has locked the cabs and has put the vehicle in low gear with the ignition switch in the off position and has screwed down and locked the hand brake.

H. Working of Material Trains

4.62. Working of a material train in a block section.—A material train shall be worked only with the permission of the Station Masters on each side and in accordance with special instructions.

4.63. Workers on material train.—The Guard of a material train shall, before giving the signal to start, see that all the workers are on the train, and warn them to sit down.

4.64. Protection of material train when stabled.—(1) A material train shall not be stabled on a running line at a station, except in unavoidable circumstances.

(2) When a material train is stabled at a station, it shall be protected in the following manner and the Station Master shall ensure that—

- (a) the vehicles of the material train have been properly secured and are not fouling any points or crossings,
- (b) all necessary points have been set against the line on which the material train is stabled and such points have been secured with clamps or bolts and cotters and padlocks, and
- (c) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the material train is ready to leave the siding or line.

(3) The Guard shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the material train has been protected as prescribed in this rule.

4.65. Working of track maintenance machines.—Track laying or on track tamping or maintenance machines shall be worked only with the permission of the Station Master and in accordance with special instructions.

I. Private Engines and Vehicles

4.66. Private engines and vehicles.—No engine or other vehicle, which are the property of a private owner, shall be allowed to enter upon the railway, except in accordance with special instructions.

CHAPTER V

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.01. Responsibility of the Station Master for working.—(1) The Station Master shall be responsible for the efficient discharge of the duties developing upon the staff employed, either permanently or temporarily, under his orders at the station or within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction in the working of the station.

(2) The Station Master shall see that all signals, points, gates of level crossings and the whole machinery of his station are in proper working order and shall immediately report all defects therein to the proper authority.

(3) The Station Master shall also be responsible to see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules and regulations for the time being in force.

(4) No person other than the Station Master shall ask for or give Line Clear, or give authority to proceed.

5.02. Supply of copies of rules and distribution or exhibition of other documents.—The Station Master shall see—

- (a) that every railway servant subordinate to him who should be supplied with a copy of authorised translation of these rules under Rule 2.01 duly receives the same;
- (b) that the Working Time Table in force together with all correction slips and appendices, if any, working rules and instructions, and other notices having reference to the working of the line, are properly distributed or exhibited in such manner as may be prescribed under special instructions;
- (c) that both the sheet time tables and fare lists are correctly exhibited at the station if it is open for the booking of traffic; and
- (d) that copies of the Act, and the Goods and Coaching Tariffs are available for inspection by the public.

5.03. Obedience to orders and keeping of books and returns.—The Station Master shall see that all orders and instructions are duly conveyed to the staff concerned and are properly carried out, and that all books and returns are regularly written up and neatly kept.

5.04. Signal Cabins.—(1) The Station Master shall make himself thoroughly acquainted with the duties of the staff employed in the signal cabins, if any, at his station and shall satisfy himself that they perform their duties correctly, and in order to maintain an effective supervision over the said staff, frequently visit the signal cabins.

(2) The Station Master shall ensure that the prescribed equipment is readily available in signal cabins and maintained in good working order.

(3) Signal cabins shall be kept neat and clean and no unauthorised person shall be permitted to enter such cabins.

5.05. Report of neglect of duty.—The Station Master shall report, without delay, to his superior, all neglect of duty on the part of any railway servant who is under his orders.

5.06. Station Working Rules.—(1) In addition to the General Rules for Indian Railways and Subsidiary Rules of a Railway, each station shall be provided with Station Working Rules applicable to the station, issued under special instructions.

(2) A copy of the Station Working Rules or relevant extracts thereof shall be kept at cabins and level crossings concerned.

5.07. Forms.—(1) All messages and written authorities mentioned in these rules shall be prepared on prescribed forms laid down in these rules or prescribed under special instructions and shall be stamped with the station stamp.

(2) If the authorised printed form is not available for any reason or in exceptional circumstances a manuscript form containing all the particulars as contained in the prescribed form is issued as an emergency measure, reasons therefor shall be recorded in the station diary.

5.08. Access to and operation of equipment.—No unauthorised person shall be permitted to have access to or operate signals, points, electrical block instruments and electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the railway.

5.09. Reception of a train on an obstructed line.—(1) In case of reception of a train on an obstructed line, the Station Master shall —

- (a) whenever possible, intimate the Driver through the Station Master of the station in rear that the train is to be received on an obstructed line ;
- (b) ensure that the signal or signals controlling the reception of the train are not taken 'off' ; and
- (c) ensure that all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked.

(2) After the train has been brought to a stand at the relevant Stop signal, it may be received on the obstructed line by —

- (a) authorising the Driver to pass the Stop signal at 'on' by taking 'off' the Calling-on signal, where provided ; or
- (b) authorising the Driver on the signal post telephone, where provided, to pass the Stop signal at 'on', in accordance with special instructions ; or
- (c) authorising the Driver to pass the relevant signal or signals at 'on' through a written authority to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train past such signal or signals.

(3) The train shall be brought to a stand at the facing points leading to the reception line until hand-signalled forward by a competent railway servant.

(4) A Stop hand signal shall be exhibited at a distance of not less than 45 metres from the point of obstruction to indicate to the Driver as to where the train shall be brought to a stand.

(5) The Driver shall keep his train well under his control and be prepared to stop short of any obstruction.

5.10. Reception of a train on a non-signalled line.—(1) Should it be necessary, in an emergency, to receive a train on a line which is not signalled for reception, the Station Master shall ensure that—

- (a) the train is brought to a stand at the first Stop signal ;
- (b) the line on which it is intended to receive the train is clear upto the trailing points or upto the place at which the train is required to come to a stand ;
- (c) all the points over which the train has to pass are correctly set and the facing points locked ; and
- (d) the Driver is authorised to pass the approach Stop signal at 'on' through a written authority to be delivered by a competent railway servant who shall pilot the train on to the non-signalled line.

(2) The Driver, while entering a non-signalled line, shall proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstructions.

5.11. Departure of a train from a non-signalled line.—(1) In the event of a train having to be started from a line

not provided with a Starter signal, the Driver shall be given a written permission to start :

Provided that such permission may be dispensed with where a tangible authority to proceed is given to the Driver.

(2) The written permission or the tangible authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and the facing points locked.

5.12. Departure of a train from a line provided with a common departure signal.—(1) In the event of a train having to be started from a line out of a group of lines provided with a common departure signal, the Driver shall be given a written permission to start in addition to the authority to proceed under the system of working.

(2) The written permission and the authority to proceed referred to in sub-rule (1) shall not be given unless all the points for the departure of the train have been set and the facing points locked.

5.13. Control of shunting.—(1) Shunting operations shall be controlled by fixed signals or hand signals or by verbal signals or hand signals or by verbal directions.

(2) The Driver shall not, however, depend entirely on signals and shall always be vigilant and cautious.

(3) The speed during shunting operations shall not exceed 15 kilometres an hour unless otherwise authorised by special instructions.

5.14. Responsibility for shunting.—The Station Master shall see that the shunting of trains or vehicles is carried on only at such times and in such manner as will not involve danger.

5.15. Shunting at stations under Centralised Traffic Control.—(1) No shunting shall be performed at a station under Centralised Traffic Control without the permission of the Centralised Traffic Control Operator or when Centralised Traffic Control is not in operation, without the permission of the Station Master.

(2) For the purpose of shunting, the Centralised Traffic Control Operator may, when required, hand over the local control of working of traffic at a station or part of a station to the Station Master who shall thereafter be responsible for the shunting at the station or that part of the station for which the local control has been made over to him in the manner prescribed under special instructions.

5.16. Shunting during reception of trains.—When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass.

5.17. Shunting near level crossing.—The railway servant in charge of shunting near or across a level crossing, before giving permission to the Driver to move his train across it, shall ensure that the level crossing gates have been closed and locked against road traffic.

5.18. Drawing of a train to an advanced position at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.—At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, train waiting for an authority to proceed shall not be allowed to draw out to a Starter in an advanced position, or upto an Advance Starter, except where track circuits indicate the presence of the train in the advanced position.

5.19. Obstruction of running line.—(1) No railway servant shall commence any loading, shunting or any other operation by which a running line may be fouled or obstructed without obtaining the previous sanction of the Station Master or of other railway servant nominated in this behalf under special instructions, who shall see that all necessary steps are taken for the protection of traffic while such operation is being carried on and the necessary signals are kept at 'on' until the obstruction is removed.

(2) A sand hump or snag dead end shall not be obstructed for any purpose and when it has become obstructed, it shall cease to be a substitute for the adequate distance for the purpose of taking 'off' signals.

5.20. Shunting on gradients.—When shunting is being performed on a gradient, the railway servant in charge of the shunting shall ensure that—

- (a) sufficient number of brakes are put on, sprags are used, where necessary, slip siding points or traps, where provided, are set to ensure safety and that all precautions are taken to prevent vehicles getting out of control, and
- (b) in case of shunting over a portion of line on steep gradients, neither isolated nor protected by slip sidings, an engine is also attached towards the falling side of the gradient.

Note: For purposes of this rule a steep gradient shall be 1 in 260 or steeper except in case of vehicles fitted with roller bearings, when it shall be 1 in 400 or steeper.

5.21. Loose shunting.—Cranes, vehicles containing passengers, workers, explosives, dangerous goods or live-stock or any other vehicle that may be specified under special instructions, shall not be loose shunted and no loose shunting shall be made against them.

5.22. Leaving vehicles in sidings outside station limits.—No railway servant shall leave any vehicle in a siding outside station limits, unless the vehicle is clear of all running lines and, except under special instructions, unless the wheels thereof are properly secured.

5.23. Securing of vehicles at station.—The Station Master shall see that vehicles standing at the station are properly secured in accordance with special instructions.

CHAPTER VI

ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01. Accident or obstruction.—(1) When a report of any accident or obstruction is received by the Station Master, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expeditious means possible, for the protection of traffic.

(2) If an accident happens to a train, the Station Master shall arrange for all necessary assistance to be sent to the train.

(3) The Station Master shall, as soon as practicable, report each accident in accordance with special instructions.

6.02. Working in case of accident or failure of communications.—In case of accidents to the line or to any train, or of failure or interruption of communications, or in an emergency, trains shall be worked between stations in accordance with special instructions.

6.03. Protection of trains stopped between stations.—

(1) When a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause, and the Driver finds that this train cannot proceed, he shall apprise the Guard of the fact by sounding the prescribed code of whistle or through other means and exchange hand danger signals with him. The Guard and the Driver shall then immediately take the following action in the rear and the front—

(i) On a single line section or on a section of double or multiple lines when temporarily worked as a single line section.

- (a) The Guard shall either himself go back or send a competent person back to protect the train; if the Guard has deputed a competent person to protect the train, he shall go to the Driver for consultation;
- (b) the person going back to protect the train shall continuously show his hand danger signal to stop any approaching train and in addition to his hand signal, shall take detonators and place them upon the line on which the stoppage has occurred, as follows—

On detonator, 400 metres from his train to be placed on the way out; and three detonators, 10 metres apart, not less than 800 metres from his train or at such distance as has fixed by special instructions :

Provided that on the broad gauge the first detonator shall be placed at 600 metres and the three detonators at 1200 metres about 10 metres apart from the place where the train has stopped;

- (c) if a person other than the Guard has gone back to protect the train, he shall, after taking action as per sub-clause (b), continue to show his hand danger signal to stop any approaching train, until he is recalled;
 - (d) when the Guard has himself gone back to protect the train, he shall after taking action as in sub-clause (b), depute a competent person, if available, to show a hand danger signal to stop any approaching train until he is recalled, and shall himself return to his train to ascertain the cause;
 - (e) unless the Guard has succeeded in getting another competent person to show a hand danger signal, as in sub-clause (d), he shall, after consultation with the Driver, once again return to the place at which he placed three detonators, showing his hand danger signals to any approaching train and continue to do so until he is recalled.
 - (f) when the Guard or the person deputed by him is recalled, he shall leave down the three detonators, and on his way back pick up the intermediate detonator;
 - (g) on a section of double or multiple lines if assistance has been asked for, or on a single line section or during temporary single line working on a section of double or multiple lines, the Driver shall at once show a danger signal to the front, and proceed to protect the train in front in the manner prescribed in clauses (b) and (f) either by going himself or by sending his Fireman or some other competent person; and
 - (h) should any train be seen approaching, the person going to protect the train shall immediately place the detonators on the line, as far away from the train as possible.
- (ii) On a double line section where trains on the two lines run in the opposite direction.
- If it is obvious that the adjacent line on which the trains normally run in the opposite direction is obstructed the Driver shall at once either himself proceed or send his Assistant Driver or Fireman or some other competent person to protect the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (i) above. The Guard shall send a competent person, if available, to protect the train in rear, and shall himself proceed ahead immediately to assist and ensure protection of the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (i) above. In case it is not known whether the adjacent line is obstructed or not, the Driver shall take action to protect the adjacent line as mentioned above and the Guard shall proceed towards the engine watching the train carefully. If the Guard finds that the adjacent line is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line as mentioned above. In case he finds that the adjacent line is not obstructed, he shall, after consultation with the Driver, go back to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (i) above, if he has not already sent another competent person for the purpose.
- (iii) On a multiple line section with uni-directional traffic on the nominated lines.

When it is obvious that an adjacent line on which trains normally run in the opposite direction is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Driver shall at once take action to protect the adjacent line/lines in the manner prescribed in clause (ii) above.

If it is obvious that an adjacent line on which the trains normally run in the direction of the affected train is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Guard shall immediately protect such adjacent line/lines in the manner prescribed in clause (i) above. If it is obvious that an adjacent line/lines on which trains normally run in the opposite direction is

obstructed and no line on which trains run in the direction of the affected train is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line/lines on which trains run in the opposite direction as per clause (ii) above. If, in addition, to the line on which trains run in the direction of the affected train any other line on which trains normally run in the opposite direction is also obstructed, the primary duty of the Guard shall be to protect the line on which trains normally run in the direction of the affected train, in the rear, in the manner prescribed in clause (i) above. Only after taking this action shall he proceed ahead to assist and ensure protection of the obstructed adjacent line/lines in front on which trains normally run in the opposite direction.

(iv) On sections where trains on the adjacent line/lines run in both the directions.

Unless it is obvious that no adjacent line is obstructed the Driver shall protect the adjacent line/lines in front and the Guard shall protect the adjacent line/lines in the rear in the manner prescribed in clause (i) above. Only after taking this action shall the Guard proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line/lines in front.

(v) Protection of line on which the affected train is standing on section of double/multiple lines.

Only after protecting the adjacent line/lines in the manner prescribed in clauses (ii), (iii) and (iv) above, shall the action be taken to protect the line on which the affected train is standing both in front and in the rear.

(vi) Action to locate and remove the cause of stoppage.

Action to locate and rectify any defect either in the engine or a vehicle or to remove any other obstruction which might have caused the stoppage shall be taken, if practicable, only after having assured that the train has been protected properly in accordance with the procedure laid down above.

(vii) Removal of protection from adjacent lines.

If subsequently, the adjacent line/lines are found to be free of obstruction, the protection may be removed except where it is desired to stop an approaching train to obtain assistance.

(2) (i) In the case of a train without a Guard, the duties of the Guard, as laid down in this rule, shall devolve on the Driver or on a railway servant deputed by him;

(ii) In the event of any disability of the Driver, the duties devolving on the Driver, as laid down in these rules, shall devolve on the Guard or on a railway servant deputed by him.

6.04. Trains unusually delayed.—(1) If a train carrying passengers does not arrive within 10 minutes or if a goods train does not arrive within 20 minutes after allowing for its normal running time from the station in rear, the Station Master at the station in advance shall immediately advise the station in rear and the Control of this fact. Thereafter on double or multiple lines, the Station Masters at either end of the block section shall immediately stop all trains proceeding into the block section on adjacent line or lines in either direction and warn the Drivers and Guards of such trains by issue of suitable caution orders and shall also ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train.

(2) The action mentioned above shall be taken earlier, should the circumstances so require.

6.05. Sending advice of accident or break down.—If the engine is, for any reason unable to proceed, the Guard or in his absence the Driver, shall convey, by the most expeditious means, advice to the nearest station, stating the location, nature and cause of the accident, and if assistance has been asked for, the train shall not be moved until such assistance arrives, provided that if the train is subsequently able to move, it may do so at walking pace, but not unless a competent railway servant has been sent with hand signals and detonators to protect the train, such railway servant keeping at least 400 metres in advance of the train, the other end of the train being protected in a similar manner.

6.06. Train in a block section without authority to proceed.—(1) When a Driver becomes aware in a block section

that he does not have an authority to proceed or a proper authority to proceed, he shall immediately stop the train.

(2) The train shall be treated as an obstruction in the block section and protected as such, in accordance with Rule 6.03.

(3) The Guard, or in this absence the Driver, shall convey the report of the occurrence to the nearest block station by the most expeditious means and the train shall thereafter move only in accordance with the instructions which may be issued by the Station Master whom the occurrence has been reported;

Provided that when a proper tangible authority to proceed is lost on the run, the Driver may proceed to the next station and report the occurrence to the Station Master.

6.07. Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralised Traffic Control Operator.—(1) Drivers, Guards and Station Masters shall advise the Controller or the Centralised Traffic Control Operator of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.

(2) The Controller or the Centralised Traffic Control Operator, on becoming aware of such defect or failure, shall inform the same to the railway servant responsible for the maintenance of the equipment and other railway servants concerned.

6.08. Train parting.—(1) If any portion of a train should, while in motion, become detached—

(a) the Driver shall use his judgement to keep the front portion in motion, if possible, until the rear portion has been brought to a stand so as to avoid the chance of a collision between the two portions; and sound the prescribed code of whistle to inform the Guard of the parting,

(b) the Guard or Guards in the rear portion shall —

(i) do all they can to prevent a collision with the front portion, and

(ii) promptly apply their hand-brakes, where provided, and

(c) the Driver of a banking engine, if any, shall bring the rear portion to a stand and sound the prescribed code of whistle to attract the attention of the Driver in the front portion.

(2) As soon as the rear portion of a train has been brought to a stand, the Guard of the train shall protect that portion in accordance with Rule 6.03 both in the front and the rear, and take steps to secure the vehicles in stationary position by pinning down hand brakes and wherever necessary and prescribed by special instructions by use of sprags and chains also.

(3) The Guard shall indicate the parting of the train, by waving in repeated motions a green flag by day, or a white light by night, up and down vertically as high and as low as possible.

(4) When both portions of a parted train are brought to a stand within sight of each other and it is possible and safe to couple them, the train shall be coupled with due caution under hand signals from the Guard provided necessary precautions have been taken to secure the rear portion in the manner described in sub-rule (2).

(5) If the Driver of the parted train has already reached the block station in advance before he could bring the front portion to a stop, he shall instantly warn the Station Master of the parting as also the railway servant in charge of a cabin, if passed on the way, and shall not give up the tangible authority to proceed, if any, till the block section is cleared of all the vehicles of his train.

(6) The duties of the Guard specified in this rule shall devolve on the Driver in the absence of the Guard.

6.09. Portion of train left in a block section.—(1) When a train stopped in a block section has to be divided in consequence of an accident or the inability of the engine to take the whole train forward, the Guard of the train shall immediately take steps to protect the rear portion of his train in accordance with Rule 6.03.

(2) If the engine is capable of proceeding either with or without vehicles, the Guard shall, after taking action as provided in sub-rule (1) and before uncoupling, put down the brakes and shall, if necessary, otherwise carefully secure the rear portion of the train to ensure its remaining stationary.

(3) When the Guard has taken action as provided for in sub-rule (2), he shall give a written permission to the Driver to uncouple and proceed to the next station and may, if he thinks fit, give him written instructions to return on the same line.

(4) On sections of the single line where token working is in force, the Driver shall, before leaving any portion of his train in a block section, hand over the token to the Guard from whom he shall obtain a written receipt. The Guard shall retain the token until the block section has been cleared of all vehicles of his train.

(5) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, as soon as the engine, whether with or without vehicles is drawn forward, the Guard shall —

(a) protect his train in the front also in accordance with Rule 6.03, and

(b) also see that a red light is shown on the front vehicle of the rear portion of the train.

(6) When the front portion of the train is taken forward, no tail lamp or tail board shall be placed on the rear vehicle of that portion of the train but the Guard shall give its number in full in the written permission referred to in sub-rule (3).

(7) On entering a station with the knowledge that the block section in rear is obstructed, the first duty of the Driver is instantly to warn the Station Master of this fact. If a cabin is passed on the way to the station, the railway servant in charge of the cabin shall also be informed of the fact.

(8) When, under written instructions referred to in sub-rule (3), the engine is to be brought back, the Guard shall, until the arrival of the engine, continue to remain in rear of the portion of the train left in the block section and shall not permit a following train, if any, to move any of the vehicles under his charge.

(9) (a) The Driver shall not bring his engine, with or without vehicles, back on the same line unless he has received written instructions under sub-rule (3) from the Guard to do so.

(b) In addition, on a multiple line section, the Driver shall also have a written authority from the Station Master, who shall ensure that no train is diverted on to or crossing the same line on that portion of the track over which the said Driver would be returning.

(c) The Station Master, before giving such written authority, shall obtain necessary assurances as prescribed by special instructions from the Station Masters having diversion facilities and also inform the Controller of the circumstances.

(10) On double or multiple line sections, the Driver may, under instructions from the Station Master, take the train back on the proper line, according to the system of working, until he can cross on to the line on which he has left the rest of his train and may then proceed by that line and after attaching the engine shall work the train to the station to which he is directed.

(11) When moving under written instructions against the direction of traffic on a double line, or against the established direction of traffic on a single line, the Driver shall proceed cautiously and make frequent use of the prescribed code of whistle.

6.10. Fire.—(1) A railway servant noticing a fire, likely to result in loss of life or cause damage to property, shall take all possible steps to save life and property, to prevent it from spreading and to extinguishing it.

(2) In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the railway servant shall, if he is competent in handling electrical equipment and specially trained for the purpose, have the affected part immediately isolated from its source of supply of electrical energy.

(3) The occurrence of a fire shall in every case, be reported to the nearest Station Master by the most expeditious means and the Station Master shall take such action as may be prescribed by special instructions.

6.11. Vehicles escaping from station.—If any vehicle escapes from a station, the Station Master shall take immediate steps to warn the other stations or persons concerned, as far as practicable, to prevent an accident.

CHAPTER VII SYSTEMS OF WORKING

7.01. Systems of working.—(1) All trains working between stations shall be worked on one of the following systems, namely:—

- (a) the Absolute Block System,
- (b) the Automatic Block System,
- (c) the Following Trains System,
- (d) the Pilot Guard System,
- (e) the Train-staff and Ticket System, or
- (f) the One Train Only System.

(2) The Absolute Block and the Automatic Block Systems alone shall be used on every railway, except any railway or portion of a railway on which the use of any other system of working mentioned in sub-rule (1) may be sanctioned under special instruction subject to the conditions applicable to each system as described in these rules.

7.02. Applicability of General Rules referring to the working of signals and trains.—All rules referring to the working of signals and trains also apply to the systems of working detailed in these rules, except where otherwise provided.

CHAPTER VIII THE ABSOLUTE BLOCK SYSTEM

A. Essentials

8.01. Essentials of the Absolute Block System.—(1) Where trains are worked on the Absolute Block System:—

- (a) no train shall be allowed to leave a block station unless Line Clear has been received from the block station in advance, and
- (b) on double lines such Line Clear shall not be given unless the line is clear, not only upto the first Stop signal at the block station at which such Line Clear is given but also for an adequate distance beyond it;
- (c) on single line such Line Clear shall not be given unless the line is clear of trains running in the same direction, not only upto the first Stop signal at the block station at which such Line Clear is given, but also for an adequate distance beyond it and is clear of trains running in the direction towards the block station to which such Line Clear is given.

(2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clauses (b) and (c) of sub-rule (1) shall not be less than—

- (a) 400 metres in case of two-aspect lower quadrant signalling or two-aspect colour light-signalling, and
- (b) 180 metres in case of multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling.

B. Conditions for granting Line Clear

8.02. Conditions for granting Line Clear at a class 'A' station.—At a class 'A' station on single line or double line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given unless—

- (a) the whole of the last preceding train has arrived complete;
- (b) all signals have been put back to 'on' behind the said train;
- (c) the line on which it is intended to receive the incoming train is clear upto the Starter; and
- (d) all points have been correctly set and all facing points have been locked for the admission of the train on the said line.

8.03. Conditions for granting Line Clear at a class 'B' station.—

(1) At a class 'B' station on double line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless—

- (a) the whole of the last preceding train has arrived complete;
- (b) all necessary signals have been put back to 'on' behind the said train; and
- (c) the line is clear—

- (i) at station equipped with two-aspect signalling—upto the Home signal, or
- * (ii) at station equipped with multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling—upto the outermost facing points or the Block Section Limit Board (if any).
- (2) At a class 'B' station on single line, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless—
 - (a) the whole of the last preceding train has arrived complete;
 - (b) all necessary signals have been put back to 'on' behind the said train; and
- (c) the line is clear—
- (i) at station equipped with two-aspect signalling—upto the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at that end of the station nearest to the expected train, or upto the Home signal if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter, or upto the outermost facing points if there is no Shunting Limit Board or Advanced Starter or Home signal ;
- (ii) at stations equipped with multiple-aspect signalling or modified lower quadrant signalling—upto the Shunting Limit Board or Advanced Starter (if any) at the end of the station nearest to the expected train, or upto the outermost facing points if there is no shunting Limit Board or Advanced Starter.

Note.—At a class 'B' single line station, this rule does not forbid direct reception of a train from one side, when Line Clear has been given to the block station on the other side provided the distance between the Outer signal and outermost facing points in two-aspect signalling, and between the Home signal and outermost facing points in multiple-aspect signalling, or modified lower quadrant signalling is not less than the sum-total of the adequate distances prescribed in Rule 8.01 in regard to conditions for granting Line Clear and Rule 3.40 in regard to conditions for taking 'off' Home signal for the admission of a train even where Shunting Limit Boards or Advanced Starters have not been provided as prescribed in sub-rule (1) of Rule 3.32.

See illustrative diagrams at pages 166 to 168.

8.04. Conditions for granting Line Clear at a class 'C' station.—At a class 'C' station on single line or double line in two-aspect, multiple-aspect or modified lower quadrant signalling, the line shall not be considered clear and Line Clear shall not be given, unless—

- (a) the whole of the last preceding train has passed complete at least 400 metres beyond the Home signal and is continuing its journey ; and
- (b) all signals taken 'off' for the preceding train have been put back to 'on' behind the said train : provided that on a single line, the line is also clear of trains running in the opposite direction towards the block hut from the block station at the other end.

C. Obstruction—Double Line

8.05. Obstruction on double line at a block station when a train is approaching—

- (1) Class 'A' station—When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train, upto the Starter pertaining to the said line.
- (2) Class 'B' station—When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the station section but shunting within the station section may go on continuously, provided the necessary signals are kept at 'on'.

- (3) When signals have been taken 'off' for a incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the point over which the incoming train will pass.

8.06. Obstruction on double line in the block section.—

- (1) When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted in the block section in rear.

- (2) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in rear unless it is clear and is blocked back.

- (3) Shunting or obstruction for any other purpose shall not be permitted in the block section in advance unless it is clear and is blocked forward.

Provided that when the block section in advance is occupied by a train travelling away from the station, shunting or obstruction may be permitted behind the train under special instruction taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section, and as soon as intimation has been received that the train has arrived at the block station in advance, the line shall be blocked forward if it is still obstructed.

Note.—See Rule 8.14 also.

D. Obstruction—Single Line

D.1. Class 'A' Stations

8.07. Obstruction on single line at a class 'A' station when a train is approaching.—When Line Clear has been given, no obstruction shall be permitted outside the Home signal, or, on the line on which it is intended to admit the train, upto the Starter which controls the train.

8.08. Obstructing the block section at a class 'A' station on single line.—The block section shall not be obstructed for shunting purposes, unless—

- (a) the Station Master has received Line Clear from the Station Master at the other end of the block section, or
- (b) the block section is blocked back, or
- (c) is occupied by a train traveling away from the block station at which the shunting is to be performed which shunting may be permitted under special instructions taking into consideration the speed, weight and brake power of trains and the gradients on the section. As soon as intimation has been received that the train has arrived, the block section shall be blocked back, and
- (d) the Driver or other person in charge of the shunting operations has received distinct orders from the Station Master to shunt in a manner directed by special instructions.

D. 2. Class 'B' Stations

8.09. Obstruction in the face of an approaching train at a class 'B' station on single line.—The line outside the Home signal in two-aspect signalling territory or outermost facing points in multiple-aspect or modified lower quadrant signalling territory in the direction of a train for which Line Clear has been given, shall only be obstructed when a Shunting Limit Board or an Advanced Starter is provided and under special instructions which take into consideration the speed, weight and brake power of trains, the gradients, the position of the first Stop signal and the distance from which that signal can be seen the Driver of an approaching train.

8.10. Obstruction within station section at a class 'B' station on single line.—(1) If the necessary signals are kept at 'on', shunting may be carried on within the station section, provided the provisions of Rule 8.09 are complied with for shunting upto Shunting Limit Board or Advanced Starter, where provided.

(2) When signals have been taken 'off' for an incoming train on to a line which is not isolated, no shunting movement shall be carried on towards the points over which the incoming train will pass.

8.11. Obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with two-aspect signals.—The line outside the station section and upto the Outer signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is in charge of the operations, and unless—

- (a) the block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train and all relevant and necessary signals are at 'on' position, or

- (b) if an approaching train has arrived at the Outer signal, the Station Master has personally satisfied himself that the train has been brought to a dead stand at the signal :

provided that the line shall not be obstructed under clause (b) in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, or, in any case unless authorised by special instructions.

8.12. Obstruction outside station section at a class 'B' single line station equipped with manually operated multiple-aspects signals.—The line outside the station section and upto the first Stop signal shall not be obstructed unless a railway servant specially appointed in this behalf by the Station Master is in charge of the operations, and unless the block section into which the shunting is to take place is clear of an approaching train.

8.13. Obstruction outside the first Stop signal at a class 'B' station on single line.—The line outside the first Stop signal shall not be obstructed unless the line has been blocked back.

E. General Provisions

8.14. Block back or Block forward.—Block back or block forward shall be done only in accordance with the procedure prescribed by special instructions.

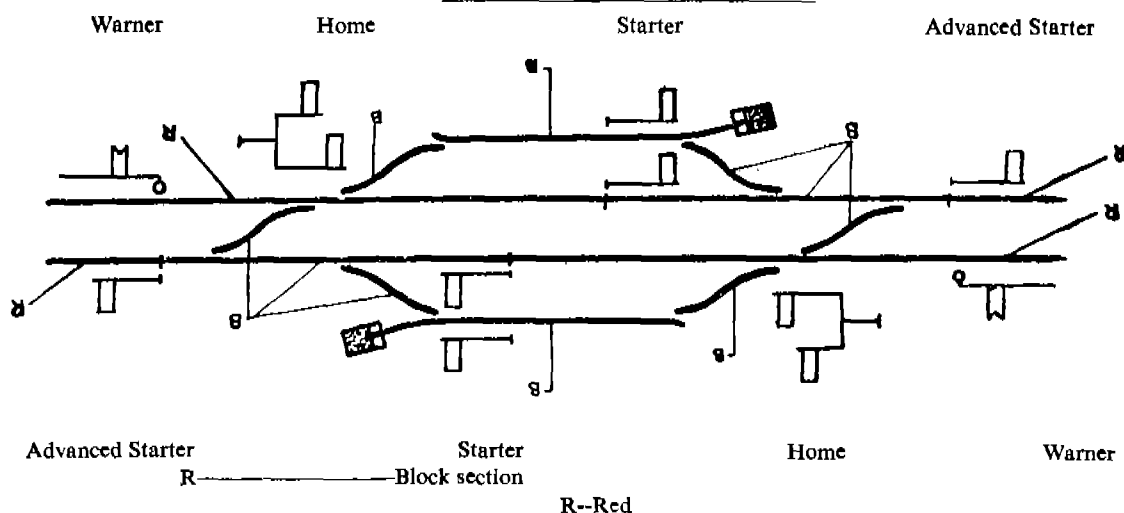
8.15. Authority for shunting or obstruction in block section.—While permitting shunting or obstruction in the block section, the Driver shall be given authority for shunting in the block section as prescribed under special instructions which authority may be—

- either a shunting arm of prescribed size and design on the same post and under the last Stop signal, or
- a token of prescribed design, or
- a written permission to shunt.

8.16. Illustrative diagrams.—Class 'A', 'B' and 'C' stations on single line and double line are illustrated in the following diagrams, which are not drawn to scale.

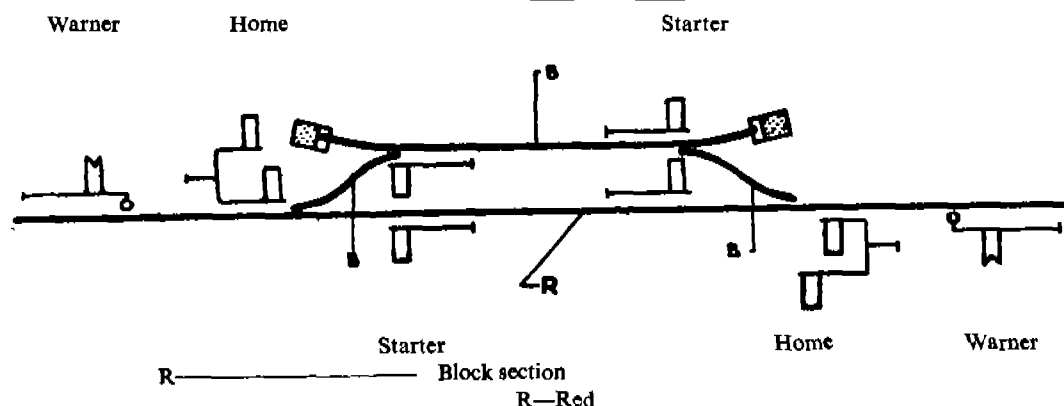
Class 'A' Double line station in two-aspect signalling territory with Warner, Home,

Starter and Advanced Starter signals

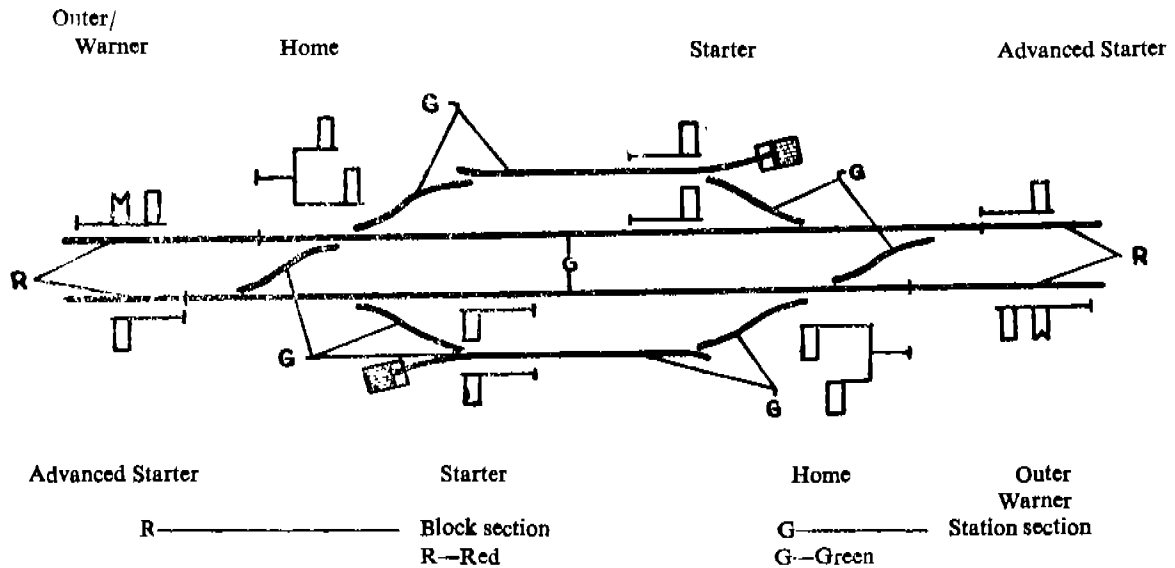


Class 'A' Single line station in two-aspect signalling territory with Warner, Home

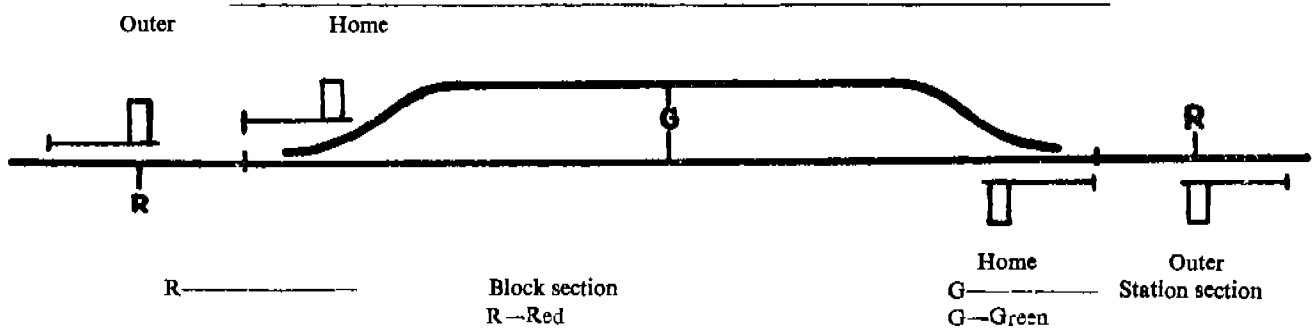
and Starter signals



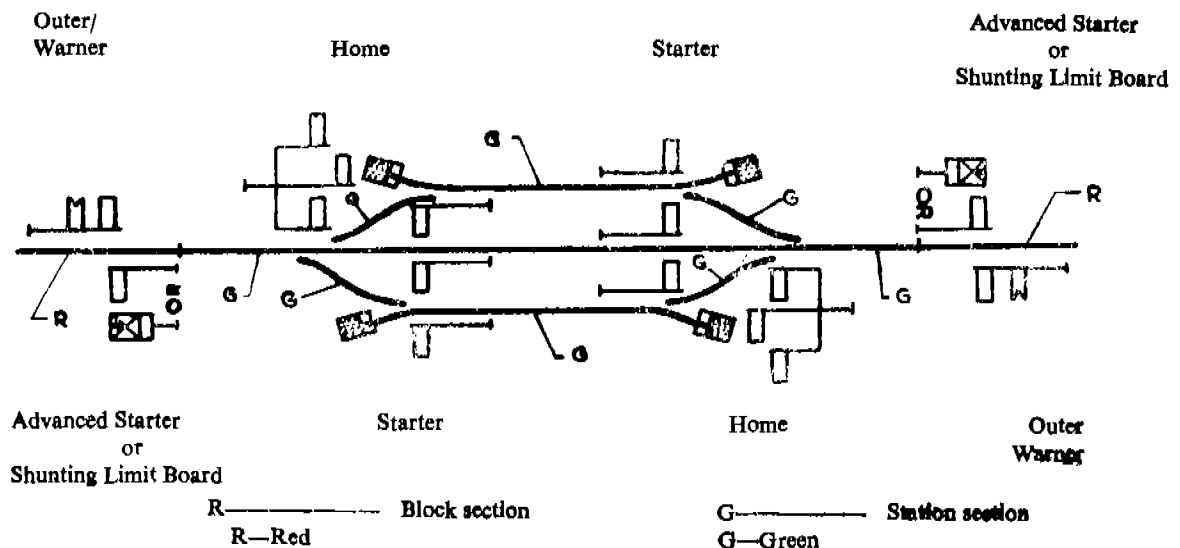
Class 'B' Double line station in two-aspect signalling territory, with Warner, Outer,
Home, Starter and Advanced Starter signal



Class 'B' Single line station in two-aspect signalling territory with Outer and Home signals

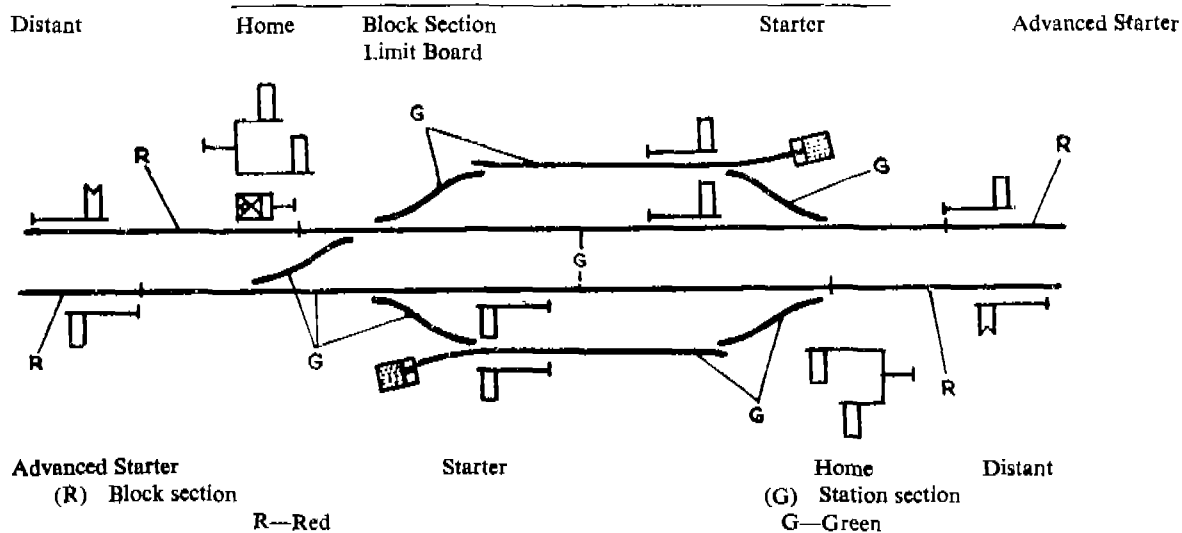


Class 'B' Single line station in two-aspect signalling territory with Warner, Outer,
Home, Starter and Advanced Starter signals/Shunting Limit Boards



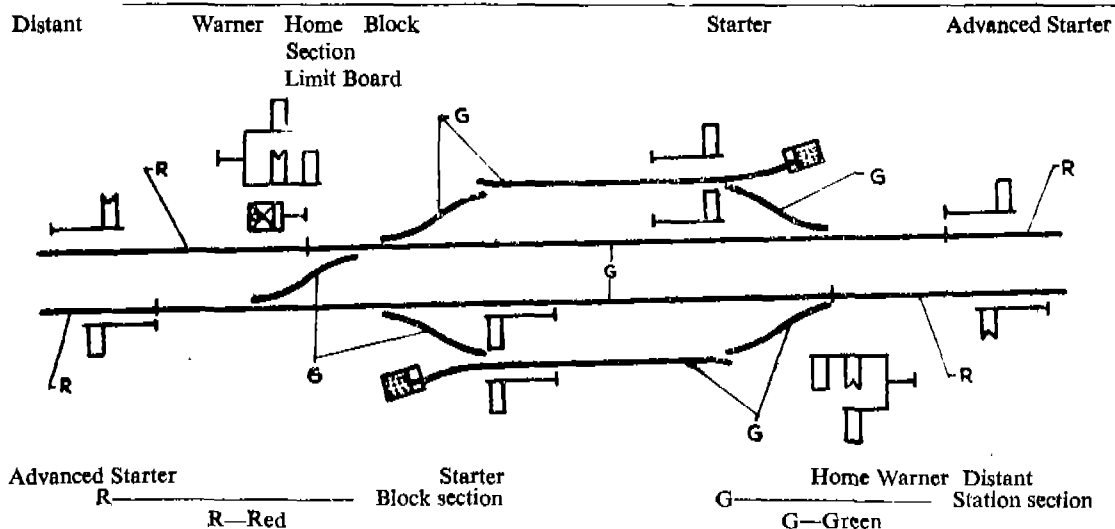
Class 'B' Double line station in multiple-aspect signalling territory with Distant,

Home, Starter, Advanced Starter signals and Block Section Limit Board



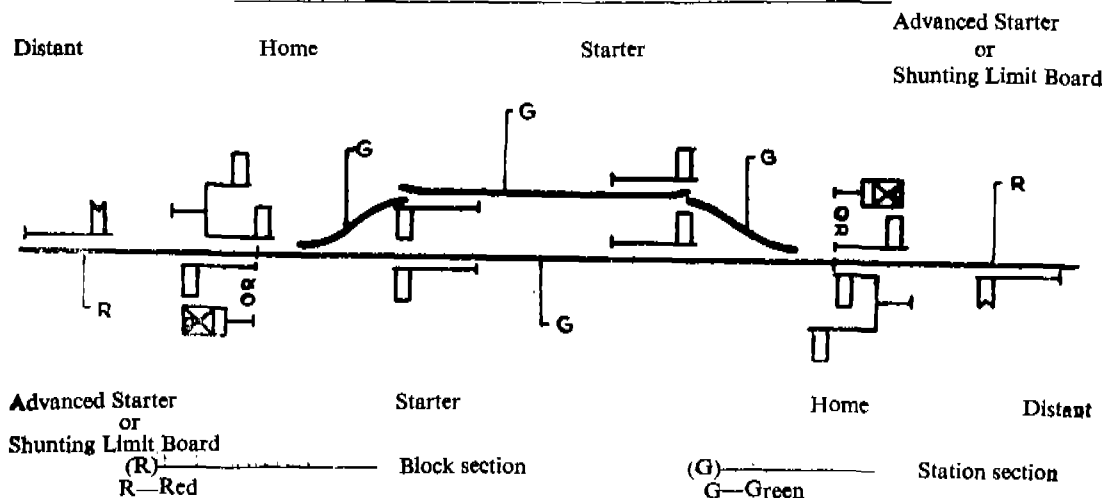
Class 'B' Double line station in modified lower quadrant signalling territory with

Distant, Warner, Home, Starter, Advanced Starter signals and Block Section Limit Board



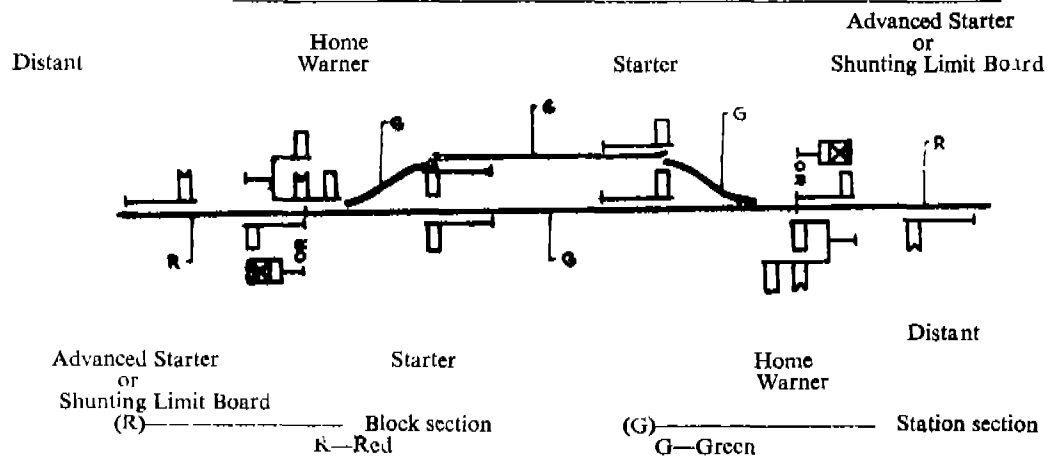
Class 'B' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant, Home

Starter and Advanced Starter Signals/Shunting Limit Boards



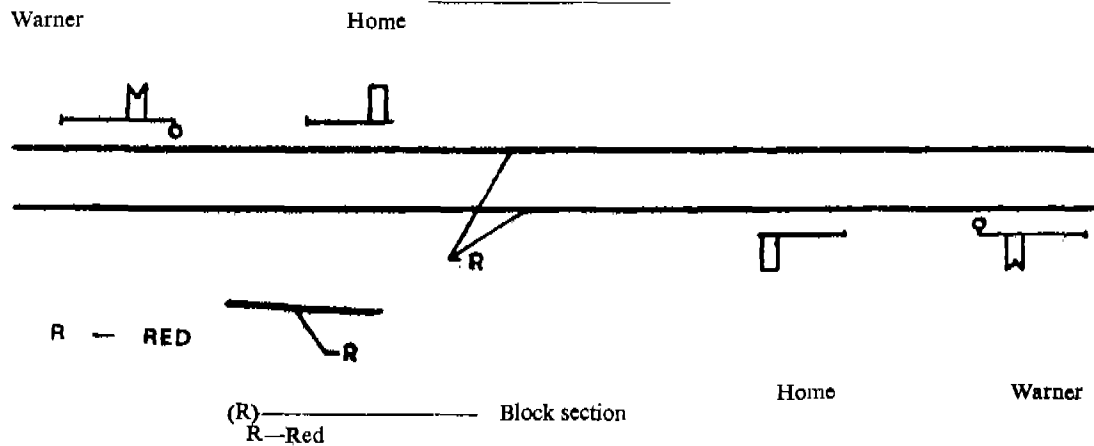
Class 'B' Single line station in modified lower quadrant singalling territory with Distant

Warner, Home, Starter and Advanced Starter signals/Shunting Limit Boards



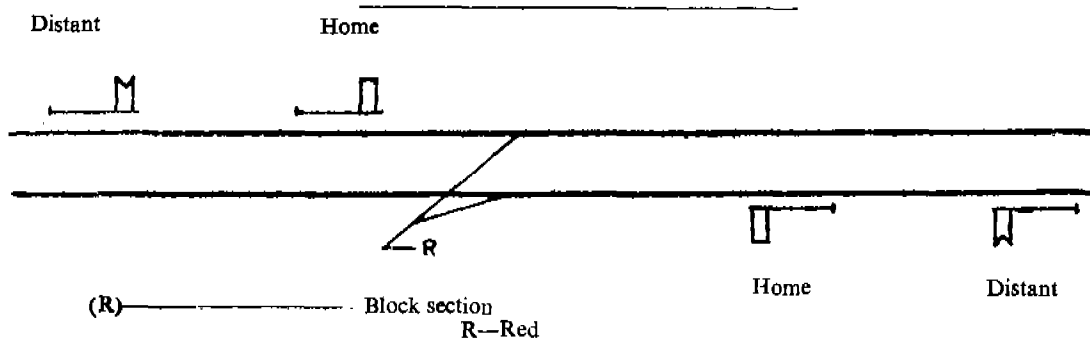
Class 'C' Double line station in two-aspect signalling territory with Warner and

Home signals

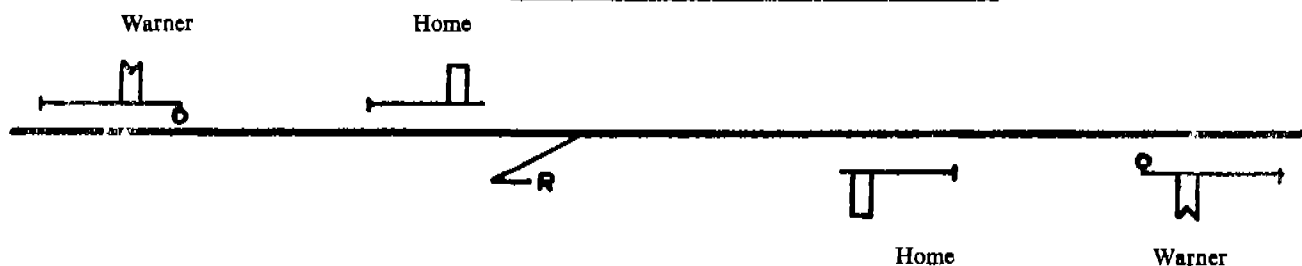


Class 'C' Double line station in multiple-aspect signalling territory with

Distant and Home signals



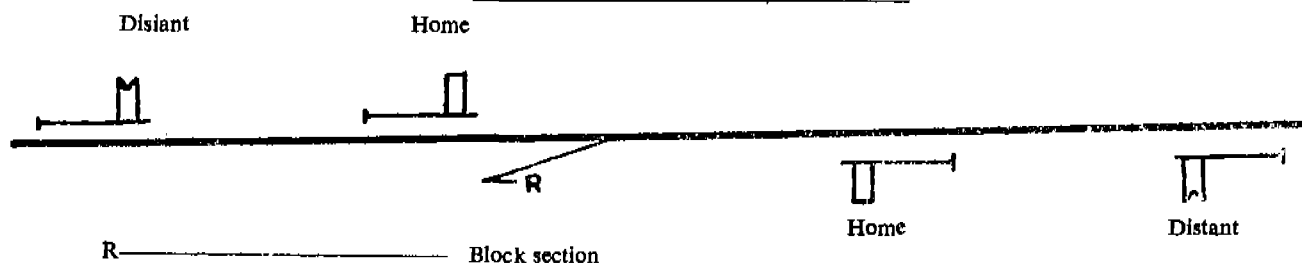
Class 'C' Single line station in two-aspect signalling territory with Warner and Home signals



(R) Block section

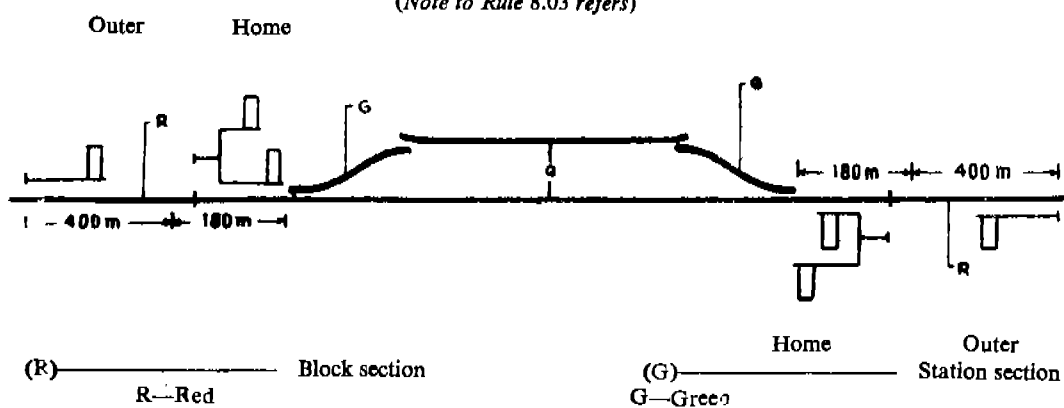
(R)—Red

Class 'C' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant and Home signals



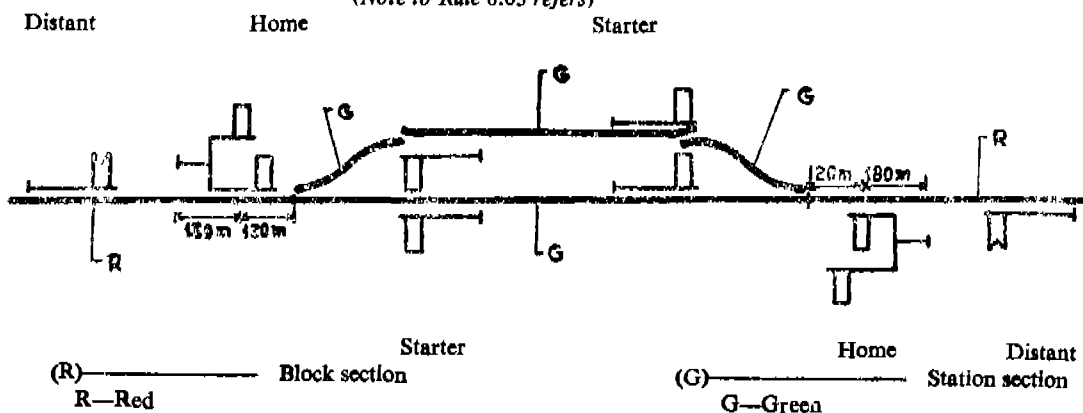
Class 'B' Single line station in two-aspect signalling territory with Outer and Home signals

(Note to Rule 8.03 refers)

(R) Block section
R—Red(G) Home
G—Green Outer Station section

Class 'B' Single line station in multiple-aspect signalling territory with Distant, Home and Starter signals

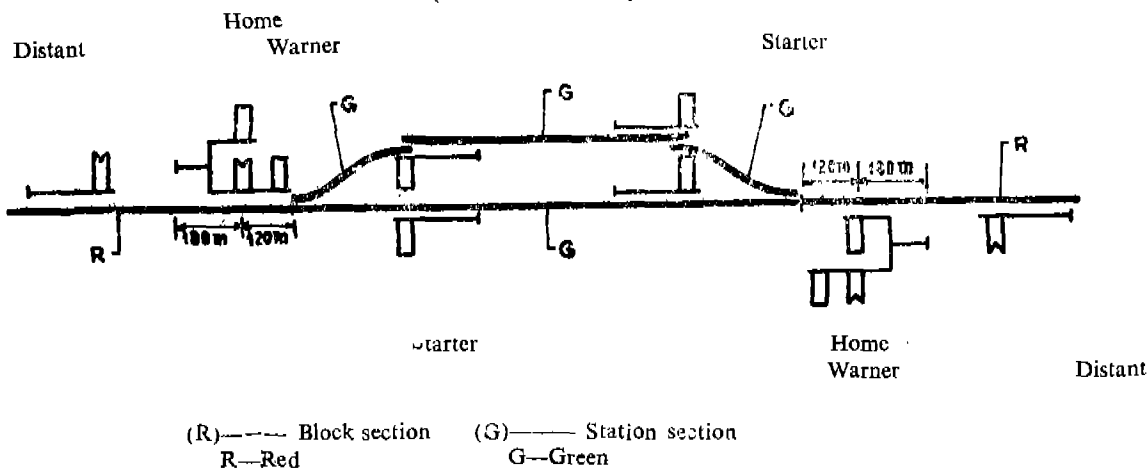
(Note to Rule 8.03 refers)

(R) Starter
R—Red Block section(G) Home Distant
G—Green Station section

Class 'B' Single line station in modified lower quadrant signalling territory with Distant

Starter, Home and Starter signals

(Note to Rule 8.03 refers)



CHAPTER IX

THE AUTOMATIC BLOCK SYSTEM

A. Rules applicable to Double Line

9.01. Essentials of the Automatic Block System on double line.—(1) Where trains on a double line are worked on the Automatic Block System,—

- the line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters,
- the line between two adjacent block stations may, when required, be divided into a series of automatic block signalling sections each of which is the portion of the running line between two consecutive Stop signals, and the entry into each of which is governed by a Stop signal, and
- the track circuits or axle counters shall so control the Stop signal governing the entry into an automatic block signalling section that—
 - the signal shall not assume an 'off' aspect unless the line is clear not only upto the next Stop signal in advance but also for an adequate distance beyond it, and
 - the signal is automatically placed to 'on' as soon as it is passed by the train.

(2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in sub-clause (i) of clause (c) of sub-rule (1) shall not be less than 120 metres.

9.02. Duties of Driver and Guard when an Automatic Stop signal on double line is to be passed at 'on'.—(1) When a Driver finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'on', he shall bring his train to a stop in the rear of the signal. After bringing his train to a stop in the rear of the signal, the Driver shall wait there for one minute by day and two minutes by night. If after waiting for this period, the signal continues to remain at 'on', he shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed ahead, as far as the line is clear, towards the next Stop signal in advance exercising great caution so as to stop short of any obstruction.

(2) The Guard shall show a Stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic Stop signal, except as provided for in sub-rule (4).

(3) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Driver shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 8 kilometres an hour. Under these circumstances, the Driver, when not accompanied by a Fireman or an Assistant Driver, and if he considers neces-

sary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

(4) When so sent for by the Driver, the Guard shall accompany him on the engine cab, before he moves forward, to assist the Driver in keeping a sharp look-out.

(5) When an Automatic Stop signal has been passed at 'on', the Driver shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is 'off' the Driver shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously upto that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.

B. Rules applicable to Single Line

9.03. Essentials of the Automatic Block System on single line.—(1) Where trains on a single line are worked on the Automatic Block System,—

- the line shall be provided with continuous track circuiting or axle counters,
- the direction of traffic shall be established only after Line Clear has been obtained from the block station in advance,
- a train shall be started from one block station to another only after the direction of traffic has been established,
- it shall not be possible to obtain Line Clear unless the line is clear, at the block station from which Line Clear is obtained, not only upto the first Stop signal but also for an adequate distance beyond it,
- the line between two adjacent block stations may, where required, be divided into two or more automatic block signalling sections by provision of Stop signals,
- after the direction of traffic has been established, movement of trains into, through and out of each automatic block signalling section shall be controlled by the concerned Automatic Stop signal and the said Automatic Stop signal shall not assume 'off' position unless the line is clear upto the next Automatic Stop signal;

provided further that where the next Stop signal is a Manual Stop signal, the line is clear for an adequate distance beyond it, and

- all Stop signals against the direction of traffic shall be at 'on'.

(2) Unless otherwise directed by approved special instructions, the adequate distance referred to in clauses (d) and (f) of sub-rule (1) shall not be less than 180 metres.

9.04. Minimum equipment of fixed signals in Automatic Block territory on single line.—The minimum equipment of fixed signals to be provided for each direction shall be as follows—

(a) Manual Stop signals at a station—

- (i) a Home,
- (ii) a Starter.

(b) An Automatic Stop signal in rear of the Home signal of the station.

Note.—Under approved special instructions, the Automatic Stop signal may be dispensed with.

9.05 Additional fixed signals in Automatic Block territory on single line.—(1) Besides the minimum equipment prescribed in Rule 9.04, one or more additional Automatic Stop signals, as are considered necessary, in between block stations, may be provided.

(2) In addition, such other fixed signals as may be necessary for the safe working of trains may be provided.

9.06. Conditions for taking 'off' Manual Stop signals in Automatic Block territory on single line.—(1) Home signal.—When a train is approaching a Home signal, otherwise than at a terminal station, the signal shall not be taken 'off' unless the line is clear not only upto the Starter but also for an adequate distance beyond it.

(2) Last Stop signal.—The last Stop signal shall not be taken 'off' for a train unless the direction of traffic has been established and the line is clear upto the next Automatic Stop signal, or when the next Stop signal is a Manual Stop signal for an adequate distance beyond it.

(3) The adequate distance referred to in sub-rules (1) and (2) shall never be less than 120 metres and 180 metres respectively unless otherwise directed by approved special instructions. A sand hump of approved design, or subject to the sanction of the Commissioner of Railway Safety, a derailing switch shall be deemed to be an efficient substitute for the adequate distance referred to in sub-rule (1).

9.07. Duties of Driver and Guard when an Automatic Stop signal on single line is to be passed at 'on'.—(1) When a Driver finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'on', he shall bring his train to a stop in rear of that signal and wait there for one minute by day and two minutes by night.

(2) If after waiting for this period the signal continues to remain at 'on', and if telephone communication is provided near the signal, the Driver shall contact the Station Master of the next block station or the Centralised Traffic Control Operator of the section where Centralised Traffic Control is provided, and obtain his instructions. The Station Master or the Centralised Traffic Control Operator, as the case may be, shall, after ascertaining that there is no train ahead upto the next signal and that it is otherwise safe for the Driver to proceed so far as is known, give permission to the Driver to pass the signal in the 'on' position and proceed upto the next signal, as may be provided under special instructions.

(3) If no telephone communication is provided near the signal or if the telephone communication provided near the signal is out of order and cannot be made use of, the Driver shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed past the signal as far as the line is clear, upto the next stop signal in advance, exercising great caution so as to stop short of any obstruction.

(4) The Guard shall show a Stop hand signal towards the rear when the train has been so stopped at an Automatic Stop signal, except as provided for under sub-rule (6).

(5) Where owing to the curvature of the line, fog, rain or dust storm, engine working the train pushing it, or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Driver shall proceed at a very slow speed, which shall under no

circumstances exceed 8 kilometres an hour. Under these circumstances, the Driver when not accompanied by a Fireman or Assistant Driver, and if he considers it necessary, may seek the assistance of the Guard by giving the prescribed code of whistle.

(6) When so sent for by the Driver, the Guard shall accompany him on the engine cab, before the train moves forward, to assist the Driver in keeping a sharp look-out.

(7) When an Automatic Stop signal has been passed at 'on', the Driver shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is 'off', the Driver shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously upto that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.

9.08. Person in charge of working trains on Automatic Block System on single line.—(1) Except where Centralised Traffic Control is in operation, the Station Master shall be responsible for the working of trains at and between stations.

(2) On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the Centralised Traffic Control Operator shall be responsible for the working of trains on the entire section except as provided for in sub-rule (3).

(3) On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the working of trains at a station or part of a station may be taken over by or handed over to the Station Master during emergency or as prescribed by special instructions. When such emergency control is transferred, the Station Master shall be the person in charge of working trains at the station or part of the station and the station shall be worked in accordance with sub-rule (1).

C. Rules applicable to both Double and Single Lines

9.09. Working of trains on Centralised Traffic Control territory.—On a section where Centralised Traffic Control is in operation, the working of trains shall be governed by special instructions.

9.10. Protection of a train stopped in an Automatic block signalling section.—(1) When a train is stopped in an Automatic block signalling section, the Guard shall immediately exhibit a Stop hand signal towards the rear and check up that the tail board or tail light is correctly exhibited.

(2) If the stoppage is on account of accident, failure, or obstruction and the train cannot proceed, the Driver shall sound the prescribed code of whistle and the train shall be protected immediately as per Rule 6.03 except that for the protection of the occupied line one detonator shall be placed at 90 metres from the train on the way out and similarly two detonators, 10 metres apart, not less than 180 metres from the train or at such distance as has been fixed by special instructions.

9.11. Driver to report failures.—(1) When a Driver has to pass an Automatic Stop signal at 'on', he shall stop his train at the next reporting station or cabin as prescribed by special instructions and report particulars of Automatic Stop signals passed at 'on' by him.

(2) The Station Master or person in charge of the reporting station or cabin shall promptly report the fact to the signal and operating officials concerned.

9.12. Procedure during failure of Automatic signalling.—When a failure of Automatic signalling is likely to last for some time or cause serious delay, trains shall be worked from station-to-station over the section or sections concerned under special instructions.

9.13. Movement of trains against the direction of traffic on the Automatic Block System.—In Automatic signalling territory, trains shall run in the established direction of traffic only. Movement of trains against the established direction of traffic is not permitted. When in an emergency it becomes unavoidably necessary to move a train against the established direction of traffic, this shall be done only under special instructions which shall ensure that the line behind the said train upto the station in rear is clear and free from obstruction.

9.14. Procedure when Semi-Automatic Stop signal is 'on'.—(1) When a Semi-Automatic Stop signal is worked as an Automatic Stop signal, Rule 9.02 or 9.07 shall apply as the case may be.

(2) When a Semi-Automatic Stop signal is working as a Manual Stop signal and becomes defective, it may only be passed under relevant rules detailed in Chapter III, Section 'H'.

(3) When a Driver is authorised to pass a Semi-Automatic Stop signal at 'on' by taking off the Calling-on signal fixed below it, he shall follow the precautions stipulated in Rule 9.02 or 9.07 as the case may be.

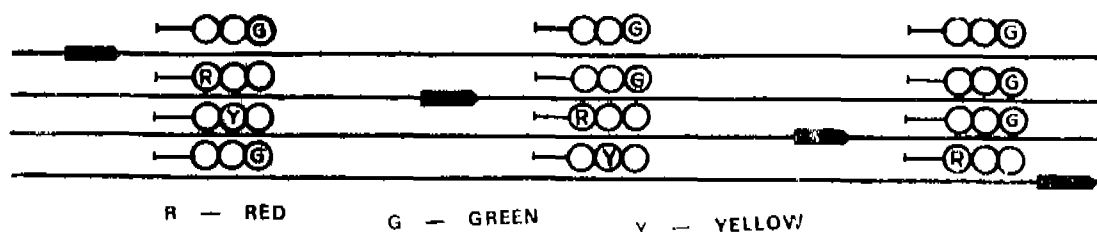
9.15. Passing a gate Stop signal at 'on' in Automatic signalling territory.—If the Driver finds a gate Stop signal at 'on' in an Automatic signalling territory,—

(a) he shall comply with the provisions of Rule 9.02 or 9.07 as the case may be, if the 'A' marker is illuminated, or

(b) if the 'A' marker light is extinguished, he shall sound the prescribed code of whistle to warn the Gateman and bring his train to a stop in rear of the signal. If after waiting for one minute by day and two minutes by night, the signal is not taken 'off', he shall draw his train ahead cautiously and stop in rear of the level crossing. After ascertaining that the gates are closed against the road traffic and on getting hand signals from the Gateman, and in his absence from the Fireman or Assistant Driver, the Driver shall sound the prescribed code of whistle and cautiously proceed upto the next Stop signal complying with the provisions of Rule 9.02 or 9.07 as the case may be; in the absence of the Fireman or Assistant Driver, this duty shall devolve upon the Guard.

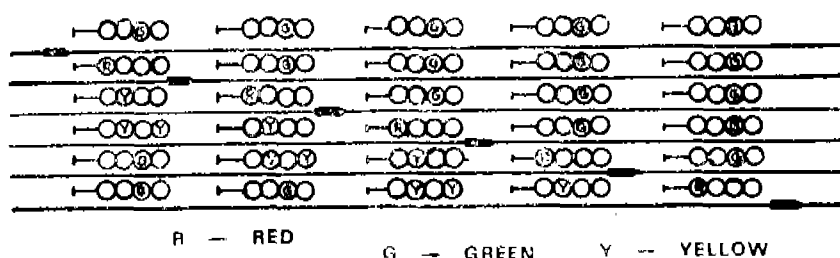
9.16. Illustrative diagrams.—Automatic change of sequence of aspects behind the train in three-aspect and four-aspect signalling is illustrated in the following diagrams, which are not drawn to scale.

Automatic change of sequence of aspects behind the train in three-aspect signalling territory



Automatic change of sequence of aspects behind the train in four-aspect signalling territory

territory



CHAPTER X

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

10.01. Essentials of the Following Trains Systems.—(1) Where trains are worked on the Following Trains System, they may be despatched from one station to the next, following each other in succession in the same direction on the same line in such manner and at such intervals of time as may be prescribed by special instructions.

(2) Trains shall not be worked on the Following Trains Systems unless the Station Master of the block station in ad-

vance has exchanged messages regarding his readiness to receive the trains and has, in addition, given his assurance that no train will be allowed to leave his station for the station from which the following trains are to be despatched, until the latter have all arrived at his station and until he has received permission to despatch trains in the opposite direction.

10.02. Report to the Commissioner of Railway Safety.—When the following Trains System is introduced on any portion of a railway under Rule 7.01, a report shall be sent by telegram to the Commissioner of Railway Safety.

10.03. Conditions to be observed in working trains on the Following Trains System.—When the Following Trains System is adopted, the following conditions shall be observed, namely :—

- (a) no train shall start until the Driver has been given a written authority to proceed in the form prescribed for the purpose and a written acknowledgement thereof has been obtained from him, the train being stopped for the purpose, if not booked to stop,
- (b) the authority to proceed shall state the station at which the train is next to stop, the speed at which it is to run and the actual time of departure of the preceding train,
- (c) the Driver and Guard of each preceding train shall have been informed of the fact that a train will follow, and of the probable period which will elapse before the following train shall start,
- (d) a train shall not follow another from a station unless there has elapsed since the departure of the previous train, an interval of not less than 15 minutes, or such shorter interval as may be fixed by special instructions,
- (e) all the trains following the first train shall be timed to run at the same speed and such speed shall not exceed 25 kilometres an hour except under special instructions,
- (f) the actual time of the departure of each train shall at once be intimated to the block station in advance and the actual time of arrival of each train shall at once be intimated to the block station in rear, and
- (g) the number of following trains running at the same time between any two block stations shall not be more than one for each 5 kilometres of station interval; and unless permitted by special instructions, shall never exceed four, whatever may be the length of the station interval.

10.04. Delivery of authority to proceed to Driver or Guard on the Following Trains System.—(1) Every authority to proceed shall be delivered to the Guard or Driver by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf under special instructions.

(2) When such authority to proceed is delivered to the Driver under sub-rule (1), a duplicate shall be given to the Guard.

(3) When an authority to proceed is delivered to the Guard under sub-rule (1), it shall be either—

- (a) handed personally by the Guard to the Driver; or
- (b) countersigned by the Guard and then handed to the Driver either by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions,

(4) An authority to proceed shall not be handed to the Driver under sub-rule (2) or (3)—

- (a) until the train is ready to start, and
- (b) if the train is waiting to pass another train, until the whole of the latter train has come in and is clear of the running line for the former train.

10.05. Authority to proceed on the Following Trains System.—The written authority to proceed for use on the Following Trains System shall be in the following form—

S. No.....

.....Railway

THE FOLLOWING TRAINS SYSTEM

AUTHORITY TO PROCEED

UP (OR DOWN)

Train No.Up (or Down Date
Time Hoursminutes,
From Station
to..... Station.

To Driver and Guard.

(1) You are hereby authorised to proceed with your train from station to station.

*(2) Train No. ahead of your train left this station at hoursminutes.

*(3) Train No. shall follow your train from this station at hoursminutes.

(4) You are required to observe a speed restriction of..... kilometres an hour.

Signed.....

Station Master at.
(Station stamp)

Signatures of

Guard at station.

*Strike out whichever is inapplicable.

This ticket shall be given up by the Driver immediately on arrival to the Station Master or other person authorised to receive it and such person shall immediately cancel it and place it on record.

10.06. Responsibility as to proper preparation of authority to proceed on the Following Trains System.—(1) When an authority to proceed is delivered to the Driver under sub-rule (1) of Rule 10.04, the Station Master shall see—

(a) that it is properly filled up in the form prescribed for the purpose, and

(b) that it is signed in full and in ink.

(2) When the authority to proceed is delivered to the Driver under sub-rule (1) of Rule 10.04, he shall satisfy himself that the authority to proceed delivered to him has been correctly and completely prepared in the form prescribed for the purpose and he shall not proceed with his train until he has done so and the mistake or omission, if any, has been rectified.

(3) When an authority to proceed is delivered to the Guard of the train under sub-rule (3) of 10.04, he shall, before it is handed to the Driver, satisfy himself similarly.

10.07. Obstruction in face of approaching train or trains on the Following Trains Systems.—The line shall not be obstructed outside the outermost facing points in force of an approaching train as long as this system of working is in force.

10.08. Cessation of working on the Following Trains System.—When it is intended that no more following trains shall be despatched in the same direction, the Station Master shall intimate such intention by a message to the block station in advance, after which no more trains in either direction shall be despatched between the two stations until the last train has arrived at the block station in advance and the line has been cleared between the two stations.

10.09. Protection of trains on the Following Trains System.—(1) When a train is stopped between stations and if the detention exceeds or is likely to exceed five minutes, it shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03, except that the Guard going back to protect the train shall place one detonator, at 250 metres from the train on the way

out, and two detonators, 10 metres apart, at 500 metres from the train, irrespective of gauge.

(2), In case the train, stopped between stations, is unable to proceed on account of accident, failure, obstruction or any other exceptional cause, the Driver shall also arrange to protect the train in the front in the manner laid down for the Guard.

CHAPTER XI

THE PILOT GUARD SYSTEM

11.01. Essentials of the Pilot Guard System.—Where trains are worked on the Pilot Guard System,—

- (a) a railway servant (hereinafter called a Pilot Guard) shall be specially deputed to pilot trains ; and
- (b) no train shall leave a station except under the personal authority of the Pilot Guard.

11.02. Conditions to be observed for following trains on the Pilot Guard System.—Trains shall not follow one another in the same direction between stations, unless—

- (a) the Driver has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop ;
- (b) all the trains are timed to run at the same speed and such speed shall not exceed 25 kilometres an hour except under special instructions ; and
- (c) an interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

11.03. Pilot Guard's dress or badge.—The Pilot Guard shall be distinguished by a red dress or badge.

11.04. Pilot Guard to accompany train or give authority to proceed.—(1) No train shall be started from a station unless the Driver sees that it is accompanied by, or that the authority to proceed is given personally by the Pilot Guard wearing the dress or badge prescribed in Rule 11.03.

(2) The Pilot Guard shall accompany every train :

Provided that when it is necessary to start two or more trains from one end of the section before a train has to be started from the other end, the Pilot Guard shall accompany only the last of such trains, and shall personally give the authority to proceed for the preceding trains.

(3) When accompanying a train, the Pilot Guard shall ride on the foot-plate of the engine.

11.05 Pilot Guard's Tickets.—(1) When the Pilot Guard does not accompany a train, he shall deliver to the Guard (or, if there be no Guard, to the Driver) a Pilot Guard's ticket on a printed form properly filled up and signed in ink, as the authority to proceed.

(2) Every such ticket shall apply only to the single journey to the station named on it.

(3) If the train is in charge of a Guard, he shall, before the train is started, deliver the ticket to the Driver.

(4) Immediately on the arrival of the train, the Driver shall deliver the ticket to the Station Master who shall at once cancel it.

11.06. Protection of trains on the Pilot Guard System.—In the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between stations, the Guard and the Driver shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09.

CHAPTER XII

THE TRAIN-STAFF AND TICKET SYSTEM

12.01. Essentials of the Train-staff and Ticket System.—Where trains are worked between two stations on the Train-staff and Ticket System,—

- (a) a single Train-staff shall be kept at one of such stations, and

- (b) no train shall start from either of such stations to the other unless the said Train-staff is at the station from which the train starts and has either been handed to or shown to the Driver by the Station Master when giving such permission.

12.02. System where applicable.—Trains may be worked on the Train-staff and Ticket System only when the line is single and only between such stations as have been declared by special instructions to be Train-staff stations.

12.03. Conditions to be observed for following trains on the Train-staff and Ticket System.—Trains shall not follow one another in the same direction between Train-staff stations, unless—

- (a) the Driver has been properly warned of the time of departure of the preceding train and of the place at which it will next stop ;
- (b) all the trains are timed to run at the same speed, and such speed shall not exceed 25 kilometres an hour except under special instructions ; and
- (c) an interval of fifteen minutes has elapsed since the departure of the preceding train.

12.04. Driver to have Train-staff or Train-staff Ticket.—No train shall be started from a station unless the Driver has in his possession to be carried with him on the journey, either the Train-staff or a Train-staff Ticket, for the section of the line over which the train is about to travel.

12.05. Train-staff or Train-staff Ticket : by whom to be delivered to Driver.—The Train-staff or Train-staff Ticket shall be delivered to the Driver by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

12.06. Train-staff or Train-staff Ticket : when to be delivered to Driver.—(1) When no other train is intended to follow before the Train-staff will be required for a train running in the opposite direction, then subject to the provisions of sub-rule (3), the Train-staff shall be delivered to the Driver.

(2) When other trains are intended to follow before the Train-staff can be returned, then, subject to the provisions of sub-rule (3), a Train-staff Ticket indicating that the Train-staff is following, shall be delivered to the Driver of each train except the last ; and the Train-staff shall be delivered to the Driver of the last train.

(3) When a train is assisted by a second engine in the rear, a Train-staff Ticket shall be delivered to the Driver of the front engine and the Train-staff shall be delivered to the Driver of the rear engine :

Provided that if both the engines attached to the train are to travel over the entire length of line to which the Train-staff applies, and the train is to be followed by other trains, a Train-staff Ticket shall be delivered to the Driver of each of the engines attached to the first mentioned train.

(4) When a train is assisted by a second engine in the front, the Train-staff or a Train-staff Ticket, as the case may be, shall be delivered to the Driver of the leading engine.

(5) When a material train has to stop between stations, the Train-staff shall be delivered to the Driver.

(6) The Train-staff or a Train-staff Ticket shall not be delivered to the Driver of any train until the train is ready to start.

(7) The Driver shall not accept a Train-staff Ticket unless he sees the Train-staff at the same time in the possession of the person who delivers the Train-staff Ticket to him.

12.07. Train-staff to be kept on engine.—When the Train-staff is delivered to the Driver of a train, he shall place it in a conspicuous place provided for the purpose on the engine.

12.08. Trains not to be started until Train-staff returned.—When the Train-staff has been taken away from a station by the Driver of a train, no other train shall be started from

that station to follow the first mentioned trains until the Train-staff has been returned to the station.

12.09. Train-staff or Train-staff Ticket to be given up and Ticket to be cancelled on arrival of train.—(1) Upon the arrival of a train at the station to which the Train-staff or a Train-staff Ticket extends, the Driver shall immediately give the Train-staff or Train-staff Ticket to the Station Master, or to some railway servant appointed by special instructions to receive it.

(2) The person to whom any such Train-staff Ticket is so delivered shall immediately cancel the same.

12.10. Procedure when engine is disabled on the Train-staff and Ticket System.—(1) If an engine which carries the Train-staff breaks down between two stations, the Fireman shall take the Train-staff to the Staff-station in the direction whence assistance can best be obtained, in order that the Train-staff may be available at that station for delivery to the Driver of the assisting engine.

(2) If an engine which carries a Train-staff Ticket breaks down between two stations, assistance shall ordinarily be obtained only from the station at which the Train-staff has been left; but if assistance can more readily be obtained from another station in the opposite direction, immediate steps shall be taken to have the Train-staff transferred to the other end of the section.

(3) Whenever an engine has broken down between two stations, the Fireman shall accompany the assisting engine to the spot.

12.11. Train-staff Tickets : how kept.—Train-staff Tickets shall be kept in a ticket-box provided for the purpose and fastened by an inside spring the key to open the box being the Train-staff to which the tickets apply.

12.12. Train-staff: how kept.—The Train-staff, when at a station, shall not be left in the box but shall be kept by the Station Master in safe custody.

12.13. Distinguishing marks on Train-staff Tickets and boxes.—(1) Each Train-staff shall have shown upon it the name of the Train-staff station at each end of the portion of line to which it applies.

(2) The Train-staff and Train-staff Tickets and boxes for the different portions of the line shall be distinguished by different colours.

(3) "Up" and "Down" Train-staff Tickets shall also have distinguishing marks.

12.14. Form of Train-staff Ticket.—Every Train-staff Ticket shall be in the following form—

| | | | |
|---|------------|--------------|--|
| Ticket No..... | |Railway | |
| TRAIN-STAFF TICKET | | | |
| Up (or Down) | | | |
| Train No..... | | | |
| Time..... | Hours..... | Minutes | |
| From..... | To..... | | |
| To Driver and Guard. | | | |
| You are authorised to proceed from..... | | | |
|station to..... Station | | | |
| and the Train-staff will follow. | | | |
| Train No.....in front left..... | | | |
| hours.....minutes. | | | |
| Signed..... | | | |
| Station Master at..... | | | |
| (Station stamp)..... | | | |
| Date..... | | | |

(Back of Ticket)

The Driver shall not accept this ticket unless he sees the Train-staff for the portion of line which he is about to enter.

This ticket shall be given up by the Driver, immediately on arrival, to the Station Master or other person authorised to receive it, and such person shall immediately cancel it.

12.15. Record of Train-staff Tickets issued.—The Station Master shall keep a record in a book of each Train-staff Ticket issued, showing the number of each ticket and the particular train for which it was issued.

12.16. Obstruction outside the Home signal.—The line outside the Home signal shall not be obstructed unless the Train-staff of the portion of the line to be obstructed is at the station.

12.17. Protection of trains on the Train-staff and Ticket System.—In the event of a train, which is followed by another train, stopping on the line between stations, the Guard and the Driver shall take action to protect the train in accordance with the provisions of Rule 10.09.

CHAPTER XIII

THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

13.01. Use of the One Train Only System.—Trains may be worked on the One Train Only System, only on short terminal branches on the single line.

13.02. Essentials of the One Train Only System.—Where trains are worked on the One Train Only System, only one train shall be on the section on which this system is in force, at one and the same time.

13.03. Authority to enter the section.—A Driver shall not take his train into the section unless he is in possession of the authority to proceed as prescribed by special instructions.

13.04. Procedure in case of accident or disablement on the One Train Only System.—(1) (a) If the train becomes disabled and requires assistance or if an accident occurs which renders it impossible for the train to proceed, the train shall be protected in accordance with the provisions of Rule 6.03 in the direction from which assistance, if necessary, is being obtained.

(b) The Guard of the train shall convey advice of the circumstances under which the train has become disabled and is not able to proceed, to the Station Master of the station from which assistance can best be obtained, and if it is necessary for such Guard to proceed to such station, he shall instruct the Driver in writing to keep the train stationary until his return, and obtain his written acknowledgement.

(2) (a) Such Station Master, if he is not the Station Master of the base station, shall communicate this information to the Station Master of the base station. On receipt of such information, the Station Master of the base station may allow another engine to enter the line.

(b) The engine so sent shall either be accompanied by the Guard of the disabled train, who shall explain to the Driver where and under what circumstances the disabled train is situated, or the Driver of the engine so sent shall be given a written authority, containing such instructions as to where and under what circumstances the disabled train is situated and such other particulars as may be necessary to enter the line unaccompanied by the Guard of the disabled train.

(3) The Guard of the disabled train shall be responsible for the safe and proper working of the line until the disabled train has been moved and any other engine sent to the assistance of the disabled train has been returned to the base station.

(4) If there is no Guard of a disabled train, the Fireman or the Assistant Driver or, if necessary, the Driver shall perform the duties imposed by this rule on the Guard,

provided that the engine is not left unmanned in terms of Rule 4.20.

CHAPTER XIV BLOCK WORKING

A. General Provisions

14.01. Means of granting or obtaining Line Clear.—The running of every train shall, in its progress from one block station to another, be regulated by means of any one of or a combination of the following—

- (a) electrical block instruments of token or tokenless type,
- (b) track circuits,
- (c) axle counters, or
- (d) electrical communication instruments.

14.02. Provision of instruments.—(1) Electrical communication instruments shall be provided at every station, except at class 'D' stations where they may be provided under special instructions.

(2) (a) The electrical block instruments, where provided, and electrical communication instruments at any station shall be of a type approved by the Commissioner of Railway Safety and shall not be brought into use in the first instance unless they have been passed by him.

(b) The person in charge of the maintenance of electrical block instruments or electrical communication instruments shall not without the approval of the Commissioner of Railway Safety, permit the substitution, for the instruments and installation brought into use in the first instance, of any instruments or installation which do or does not satisfy the conditions prescribed in clause (a).

14.03. Consent required before interfering with Block working equipment.—No railway servant shall interfere with the block working equipment, or their fittings for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose, except with the previous consent of the Station Master.

B. Block Stations at which Electrical Block Instruments, Track Circuits or Axle Counters are provided

14.04. Certificate of competency.—(1) No person shall operate the electrical block instruments until he has passed a test in the operation of block instruments and unless he holds a certificate of competency granted by a railway servant appointed in this behalf by the Railway Administration.

(2) The certificate of competency referred to in sub-rule (1) shall only be valid for a period of three years or such longer period as may be laid down by special instructions.

14.05. Bell code.—For the signalling of trains, the prescribed code of bell signals as detailed below, shall be used, and a copy thereof shall be exhibited in each block station near the place of operation of the block working equipment—

| Ref. No. | Indication | Code | How signalled | How acknowledged |
|----------|--------------------------------------|------|--------------------|--------------------|
| 1. | CALL ATTENTION, Or ATTEND TELEPHONE | 0 | One stroke or beat | One stroke or beat |
| 2. | IS LINE CLEAR, OR LINE CLEAR ENQUIRY | 00 | Two | Two |
| 3. | TRAIN ENTERING BLOCK SECTION | 000 | Three | Three |

4. (A) TRAIN OUT OF BLOCK SECTION } 0000 Four Four
(B) OBSTRUCTION REMOVED }

5. (A) CANCEL LAST SIGNAL } 00000 Five Five
(B) SIGNAL GIVEN IN ERROR }

6. (A) OBSTRUCTION DANGER SIGNAL (GENERAL) 000000 Six Six

(B) STOP AND EXAMINE TRAIN 000000—0 Six Pause one Six Pause one

(C) TRAIN PASSED WITHOUT TAIL LAMP OR TAIL BOARD 000000—00 Six Pause two Six Pause two

(D) TRAIN DIVIDED 000000—000 Six pause three Six pause three

(E) VEHICLES RUNNING AWAY IN WRONG DIRECTION ON DOUBLE LINE OR INTO THE BLOCK SECTION ON SINGLE LINE 000000—00000 Six pause four Six pause four

(F) VEHICLES RUNNING AWAY IN RIGHT DIRECTION ON DOUBLE LINE 000000—00000 Six pause five Six pause five

7. Testing 0000000000000000 Sixteen Sixteen

NOTE:—(1) '0' INDICATES A STROKE OR A BEAT AND INDICATES A PAUSE.
(2) EACH SIGNAL SHALL BE GIVEN SLOWLY AND DISTINCTLY.

14.06. Acknowledgement of signals.—(1) Each signal received shall be acknowledged by sending its authorised acknowledgement.

(2) No signal shall be acknowledged until it is clearly understood.

(3) A signal shall not be deemed to be complete until it is acknowledged.

(4) If the station to which a signal is sent does not reply, the signal shall be repeated at intervals of not less than 20 seconds until reply is received.

14.07. Train Signal Register.—(1) A Train Signal Register shall be kept by the Station Master or under his orders.

(2) All signals received or sent on the electrical block instruments and the timings of receipt and despatch shall be entered therein, immediately after acknowledgement, by the person operating the block instrument.

(3) The timings entered in the register shall be the actual timings, except that any fraction of a minute shall be counted as one.

(4) All entries in the register shall be made in ink.

(5) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it, so that it may be read at any time and the correct entry shall be made above it.

(6) The person who keeps the register for the time being shall be responsible for all entries made therein and for correctly filling in each column thereof.

14.08. Authority to proceed.—The Driver shall not take his train from a block station unless he has been given an authority to proceed—

(a) on the double line, by the taking 'off' of the last Stop signal, and

(b) on the signal line, either—

(i) by a token for the block section, taken from an electrical block instrument, or

(ii) by a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master, or

(iii) by any document prescribed in this behalf by special instructions, or

(iv) by the taking 'off' of the last Stop signal in lieu of tangible authority as mentioned in sub-clauses (i) to (iii) on sections provided with electrical block instruments of tokenless type or track circuits or axle counters.

14.09. Driver to examine authority to proceed.—(1) The Driver shall ensure that the authority to proceed given to him is the proper authority under the system of working and refers to the block section he is about to enter, and if the said authority is in writing that it is complete and duly signed in full and in ink.

(2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the Driver shall not take his train past or start from the station until the mistake or the omission is rectified.

14.10. Conditions for closing the block section.—(1) When the block section has been cleared by the arrival of the train or by the removal of the cause of blocking, the Block section shall be closed by the block station in advance by giving the prescribed bell code signal.

(2) Before such signal is given, the Station Master shall satisfy himself—

(a) that the train has arrived complete, or the cause of blocking the section has been removed, and

(b) that the conditions under which Line Clear can be given, are complied with.

(3) The provision of clause (b) of sub-rule (2) may be relaxed at class 'A' single line crossing stations. In such cases, the Station Master shall satisfy himself that the train is standing at its Starter clear of the line on which the second train is to run.

14.11. Responsibility of Station Master as to authority to proceed.—(1) An authority to proceed shall not be given to the Driver until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.

(2) An authority to proceed shall not be given to the Driver except by the Station Master or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(3) The Station Master shall see that the authority to proceed given to a Driver is accurate and that, when it is in writing, it is complete and is signed in full and in ink.

(4) If the train stops at the station and is waiting to cross another train, the authority to proceed shall not be given to the Driver until the whole of the latter train has arrived and is clear of the running line for the former train.

(5) If two engines are coupled together or if one engine is in front and another in rear of the train, the authority to proceed shall be given to the Driver of the leading engine.

14.12. Special responsibility as to electrical token instruments and to the token.—(1) The Station Master shall be responsible to ensure that—

(a) no one but himself operates the electrical block instruments,

(b) the procedure regarding bell signals and, in addition any communication made by electrical communication instruments including the use of a private number, as laid down under special instructions, is correctly carried out,

(c) in the case of stopping trains, the incoming token is surrendered by the Driver before an outgoing token is delivered to him,

(d) when he receives the token of an incoming train, it is put in the electrical block instrument immediately, and

(e) no one except the person authorised by special instruction opens the electrical block instruments.

(2) (a) A token shall not be taken out of an electrical block instrument earlier than necessary and when taken out, its number shall be recorded in the Train Signal Register, and it shall be kept in the personal custody of the Station Master till issued to a Driver or returned to the instrument.

(b) On arrival of the train at the block station in advance, the Driver shall give up the token in accordance with special instructions, and this token shall then be placed in the electrical block instrument at that station.

(c) If the train has to return to the block station from which it started, the token shall, on such return, be replaced in the electrical block instrument from which it was extracted.

14.13. Failure of electrical block instruments or track circuits or axle counters.—(1) If the electrical block instruments, track circuits or axle counters or their electric connections fail, Line Clear shall be obtained through the electrical communication instruments.

(2) When Line Clear has been so obtained, an entry to that effect shall be made in the Train Signal Register, and the train may be allowed to proceed on the issue of a written authority to proceed, which shall also bear a remark to that effect.

14.14. Closing of Intermediate Block Post.—If the electrical block instruments provided at the stations on either side of an Intermediate Block Post or the track circuiting provided beyond the last Stop signal, or the axle counters provided at either end of block station, fail the Intermediate Block Stop signal shall be treated as defective and the Intermediate Block Post shall be deemed to be closed and the section between the stations on either side of the Intermediate Block Post shall be treated as one block section.

C. Block Stations at which Electrical Block Instruments are not provided

14.15. Transmission of signals.—For the working of trains at such stations where electrical block instruments are not provided, signals as prescribed under special instructions shall be transmitted, as occasion may require, on the electrical communication instruments.

14.16. Train Signal Register.—The Train Signal Register referred to in Rule 14.07 shall also be maintained at block stations where block instruments are not provided.

14.17. Forms for messages and written authority to proceed.—(1) All messages despatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed,

shall be written on forms specially provided for the purpose by the Railway Administration.

(2) Such forms shall be bound up in books and kept at each block station by the Station Master, or by some railway servant appointed in this behalf by special instructions.

14.18. Distinction of messages.—(1) Every message despatched in connection with the working of a train shall distinctly describe the train to which it relates.

(2) For every train a separate inquiry and reply shall be sent.

14.19. Writing and signing of messages and written authorities to proceed.—(1) All messages despatched in connection with the working of trains, and all written authorities to proceed, shall be written up in ink and signed by the person authorised to despatch or issue the same.

(2) No message or written authority to proceed shall be written out, either in full or in part, or signed, until necessary.

14.20. Completion of messages.—No part of any message shall be despatched or acted upon until the whole message has been written out except with a view to the prevention of an accident, or in some other case of emergency.

14.21. Preservation of messages and written authorities to proceed.—Messages and written authorities to proceed shall be destroyed at such time after issue as may be prescribed by special instructions:

Provided that no message or written authority to proceed shall be destroyed before one month after issue.

14.22. Cancellation of Line Clear.—On a single line when a Line Clear has been cancelled, no train shall be allowed to leave in the opposite direction until a message has been received acknowledging such cancellation and stating that the train for which the Line Clear has been given is and shall be detained.

14.23. Driver to have authority to proceed.—The Driver shall not take his train from a station unless he has in his possession, as his authority to proceed, a Line Clear Ticket duly signed by the Station Master.

14.24. Authority to proceed: when to be given to Driver.—An authority to proceed shall not be given to the Driver until the procedure prescribed for the purpose, so far as it is applicable in the particular case, has been followed.

D. Line Clear Tickets

14.25. Line Clear Tickets.—(1) When owing to failure or non-provision of electrical block instruments the authority to proceed is a Line Clear Ticket, it shall, except under special instructions, be in the following form—

| | |
|---|----------------------|
| Pro. No. | Railway |
| LINE CLEAR TICKET | |
| Up (or Down) | |
| No. of train..... | |
| Date | |
| Time | Hours Minutes. |
| From | Station Master..... |
| To | |
| Driver of No. | Up (or Down) |
| The line is clear and you are hereby authorised to proceed tostation. | |
| Private No..... | |
| Station Master..... | |

(2) Each such ticket shall bear a serial number which shall be recorded in the Train Signal Register, the numbers for the Down direction being clearly distinguished from those for the Up direction.

(3) The ticket referred to in sub-rules (1) and (2) shall be coloured as follows—

(a) Line Clear Ticket for Down main line on white paper, plain.

(b) Line Clear Ticket for Up main line on distinctively coloured paper other than white with vertical red bands on both faces.

(c) Line Clear Ticket for Down branch and loop lines on white paper with three black corners on both faces and superscription in the fourth corner distinguishing between "branch" and "loop".

(d) Line Clear Ticket for Up branch and loop lines on a distinctively coloured paper other than white with vertical red bands on both faces and three black corners on both faces and superscription in the fourth corner distinguishing between "branch" and "loop".

(e) If two branch or loop lines leave from the same end of a station, Line Clear Tickets for one branch or loop line will have the three corners blocked in on both faces as in clause (c) or (d), the blocks being in the form of black triangles. Line Clear Tickets for other branch or loop line will have black circles in the three corresponding corners on both faces.

If there are more than two branch or loop lines, Line Clear Tickets of the remaining branches or loops shall be distinguished by a large initial letter in a thick circle in corresponding corners on both faces.

E. Use and Operation of Block

Working Equipment

14.26. Use and operation of block working equipment.—The use and operation of electrical block instruments shall be governed by special instructions to be issued with the prior approval of the Railway Board.

CHAPTER XV

PERMANENT WAY AND WORKS

A. Railway Servants Employed on the Permanent Way or Works

15.01. Condition of Permanent Way and Works.—Each Inspector of Way or Works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

15.02. Maintenance of line.—Each Inspector of Way or Works shall—

(a) see that his length of line or works in his charge are efficiently maintained, and

(b) promptly report to the Engineer-in-charge all accidents to, or defects in the way or works, which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such action as may be necessary to prevent accidents.

15.03. Keeping of material.—Each Inspector of Way or Works shall see to the security of all rails, chairs, sleepers, and other material in his charge, and ensure that such of the said articles as are not actually in use are properly stacked clear of the line so as not to interfere with the safe running of trains.

15.04. Inspection of Permanent Way and Works.—(1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by some railway servant appointed in this behalf by special instructions:

Provided that the interval between such inspections may, under approved special instructions, be increased to once

in two days in the case of lines with light and infrequent traffic.

(2) All bridges and works including signals, signal wires, interlocking gear, points and crossings, overhead equipment and any other equipment affecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instructions.

15.05. *Patrolling of lines.*—(1) In addition to the inspection referred to in rule 15.04, whenever any portion of a railway is likely to be endangered by abnormal conditions such as heavy rains, breaches, floods, storms and civil disturbances, the line shall be patrolled in accordance with special instructions.

(2) When a railway servant deputed to patrol the line notices any condition likely to affect the safety of trains or otherwise apprehends danger, he shall take action in accordance with special instructions prescribed for the purpose to protect the obstruction on line and thereafter inform the nearest Station Master by the most expeditious means.

See also Rule 3.62.

15.06. *Work involving danger to trains or traffic.*—A gang shall not commence or carry on any work which will involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the Inspector of Way or Works, or of some competent railway servant appointed in this behalf by special instructions; and the railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such work, and shall see that the provisions of Rules 15.08 and 15.09 are observed:

Provided that, in case of emergency, when the requirements of safety warrant the commencement of any such work before the said railway servant can arrive, the Gangmate may commence the work at once and shall himself ensure that provisions of Rule 15.09 are observed.

15.07. *Work in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility.*—In thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no rail shall be displaced and no other work which is likely to cause obstruction to the passage of trains shall be performed, except in cases of emergency.

15.08. *Precautions before commencing operations which would obstruct the line.*—No person employed on the way or works shall change or turn a rail, disconnect points or signals, or commence any other operation which would obstruct the line until Stop signals have been exhibited and where prescribed detonators used; and if within station limits, he has also obtained the written permission of the Station Master and all necessary signals have been placed at 'on':

Provided that the exhibition of Stop signals may be dispensed with, if such operations are performed or carried out after the necessary signals, other than Automatic Stop signals, have, in addition to being placed in the 'on' position, been disconnected, so that such signals cannot be taken 'off' again until it is safe to do so and the corresponding adequate distance beyond such signals is kept clear:

Provided further that when the area of work is controlled by Automatic signals, the railway servant in charge of the work shall post a competent railway servant at an adequate distance in rear of the site of the work to stop and warn any train approaching the affected area.

15.09. *Showing of signals.*—(1) Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the Driver that he has to stop or proceed at a restricted speed, the following signals shall be shown and, where prescribed, detonators used, if on a double line in the direction from which trains approach, and if on a single line in each direction—

- (a) *When the train is required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less.*—A banner flag shall be exhibited at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge and three detonators shall be placed, 10 metres apart, at a distance of 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres

on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the place of obstruction. In addition, Stop hand signal shall be shown at a distance of 30 metres from the place of obstruction, at the banner flag and at a distance of 45 metres from the three detonators. The railway servant at the place of obstruction shall give Proceed hand signal to indicate to the Driver when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past place of obstruction.

- (b) *When the train is required to stop and the restriction is likely to last for more than a day.*—A stop indicator shall be exhibited at a distance of 30 metres from the place of obstruction and a caution indicator at 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the place of the obstruction. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Driver may resume normal speed.
- (c) *When the train is not required to stop and the restriction is likely to last only for a day or less.*—Proceed with caution hand signals shall be exhibited at a distance of 30 metres and again at a distance of at least 800 metres from the place of obstruction. The distance of 800 metres shall be suitably increased by special instructions, where required. The railway servant at the place of obstruction shall give Proceed hand signal to indicate to the Driver when he may resume normal speed after the train has been hand-signalled past the place of obstruction.
- (d) *When the train is not required to stop and the restriction is likely to last for more than a day.*—A speed indicator shall be exhibited at a distance of 30 metres from the place of obstruction and again a caution indicator at a distance of at least 800 metres from the place of obstruction. The distance of 800 metres shall be suitably increased by special instructions, where required. In addition, termination indicators shall be provided at the place where a Driver may resume normal speed.

(2) In case the place of obstruction is within station limits—

- (a) the provision of sub-rule (1) may be dispensed with if the affected line has been isolated by setting and securing of points or by securing at 'on' the necessary manually controlled Stop signal or signals, and
- (b) approach signals shall not be taken 'off' for a train unless the train has been brought to a stop at the first Stop signal, except in cases where the Driver has been issued with a Caution Order at a station in rear, informing him of the obstruction and the details thereof.

(3) If the place of work is situated in Automatic Signalling territory, and if the distance between the place of obstruction and the Automatic signal controlling the entry of train in the signalling section concerned is less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and provided the Automatic signal has been secured at 'on'—

- (a) the banner flag and three detonators referred to in clause (a) of sub-rule (1) may be provided at 90 and 180 metres respectively; and
- (b) the caution indicator referred to in clause (b) of sub-rule (1) may be dispensed with.

(4) The shapes and sizes of the indicators referred to in clauses (b) and (d) of sub-rule (1) may be prescribed by special instructions.

15.10. *Assistance in protection of trains.*—Every railway servant employed on way or works shall, on the requisition of the Guard of a train or the Driver thereof, render assistance for the protection of the train.

15.11. *Gangmate in each gang.*—Each Inspector of Way or Works shall see that in every gang employed in his length of line there is a competent Gangmate.

15.12. Knowledge of signals and equipment of gang.—Each Inspector of Way or Works shall see—

- (a) that every Gangman and Gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals and detonating signals; and
- (b) the every gang employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, two sets of flag signals, two hand signal lamps and twelve detonators, in addition to such other tools or implements as may be prescribed by special instructions.

15.13. Inspection of gauges, signals, tools and implements.—(1) Each Inspector of Way or Works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, flags, signal lamps, detonators, tools and implements supplied to the gangs under clause (b) of Rule 15.12 and ascertain whether the above equipment is complete and in good order.

(2) He shall also see that any defective or missing articles are replaced.

15.14. Responsibility of Gangmate as to safety of line.—Each Gangmate shall—

- (a) see that his length of line is kept safe for the passage of trains;
- (b) that the signals supplied to him under clause (b) of Rule 15.12, are kept in proper order and ready for use;
- (c) that the men in his gang each have a correct knowledge of hand signals and detonating signals;
- (d) endeavour to prevent any trespassing by persons or cattle on his length of line or within the fences thereof, and
- (e) when repairing, lifting or lowering the line or when performing any other operation which shall make it necessary for a train to proceed cautiously, himself be present at the spot and be responsible that the caution signals prescribed in Rule 15.09 are shown.

15.15. Blasting.—No railway servant employed on the way or on any works shall carry on any blasting operations on or near the railway except as permitted by special instructions.

15.16. Putting in or removing points or crossings.—Except in cases of emergency, no railway servant shall put in or remove any points or crossings otherwise than as permitted by special instructions.

15.17. Duties of Gangmate and Gangman when apprehending danger.—If a Gangmate or Gangman considers that the line is likely to be rendered unsafe, or that any train is likely to be endangered in consequence of any defect in the way or works or of abnormal rain or floods or any other occurrence, he shall take immediate steps for securing the stability of the line and the safety of trains, by using the prescribed signals for trains to proceed with caution or to stop, as necessity may require; and shall as soon as possible report the circumstances to the nearest Station Master and the Inspector of Way or Works.

B. The Working of Lorries, Trolleys and Motor Trolleys

15.18. Distinction between trolley, lorry and motor trolley.—

(1) A vehicle which can be lifted bodily off the line by four men shall be deemed to be a trolley and any similar but heavier vehicle shall be deemed to be a lorry.

(2) Any trolley which is self-propelled, by means of a motor, is a motor trolley.

(3) A trolley shall not, except in cases of emergency, be used for the carriage of permanent way or other heavy material; and when a trolley is so loaded, it shall be deemed, for the purposes of these rules, to be a lorry.

15.19. Red flag or light to be shown.—Every lorry or trolley when on the line shall show a red flag by day and a red light by night, during thick, foggy or tempestuous

weather impairing visibility or in a tunnel in the directions from which a train may come.

15.20. Equipment of trolley, lorry or motor trolley.—Each trolley, lorry or motor trolley shall have the following equipment:—

- (a) two hand signal lamps,
- (b) two red and two green hand signal flags,
- (c) sufficient supply of detonators,
- (d) a chain and a padlock,
- (e) a copy of the Working Time Table and all correction slips and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the trolley, lorry or motor trolley is to run,
- (f) a motor horn and a search light (for motor trolley only),
- (g) two banner flags (for lorry only), and
- (h) such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

Note.—The official in charge of the trolley, lorry or motor trolley shall also be in possession of a watch in addition to the prescribed equipment.

15.21. Efficient brakes.—No lorry or trolley shall be placed on the line unless it is fitted with efficient brakes.

15.22. Qualified person to be in charge of lorry or trolley when on the line.—(1) No lorry or trolley shall be placed on the line except by a qualified person appointed in this behalf by special instructions.

(2) Such qualified person shall accompany the lorry or trolley, and shall be responsible for its proper protection and for its being used in accordance with special instructions.

15.23. Attachment to train prohibited.—No lorry or trolley shall be attached to a train.

15.24. Time of running.—A lorry shall ordinarily be run only by day and when the weather is sufficiently clear for a signal to be distinctly seen from an adequate distance, which shall never be less than 800 metres.

15.25. Motor Trolley.—A motor trolley shall only be run in accordance with special instructions.

15.26. Protection of trolley on the line.—The qualified person in charge of a trolley shall, before having a station, ascertain the whereabouts of all approaching trains, and shall, when a clear view is not obtainable for an adequate distance—

- (a) on a single line, in both directions, or
- (b) on a double line, in the direction from which trains may approach,

take such precautions for the protection of his trolley as may be prescribed by special instructions.

15.27. Protection of lorry on the line.—(1) Whenever it is proposed to place a lorry, whether loaded or empty on the line, the line shall, if it is possible to do so, without interference with the working of trains, be blocked under the rules for working of trains.

(2) Except under approved special instructions, when the line has not been so blocked and a lorry whether loaded or empty is placed on the line, the lorry shall be protected—

- (a) on double line, by one or two men as required, at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner flag across the track and another man plainly showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the lorry in the direction from which trains may approach, or
- (b) on single line, by one or two men as required, following and preceding the lorry at a distance of 600 metres on the Broad Gauge and 400 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge, carrying a banner bag across the track and another man plainly

showing a Stop hand signal at a distance of not less than 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge from the lorry on either side.

(3) Each man so following or preceding the lorry at a distance of 1200 metres on the Broad Gauge and 800 metres on the Metre Gauge and the Narrow Gauge shall be provided with detonators and place three on the line, 10 metres apart, immediately the lorry comes to a stand for the purpose of either unloading or loading or should any train be seen approaching, and continue to display the Stop hand signal.

(4) The man or men carrying the banner flag shall immediately fix the banner flag across the track immediately the lorry comes to a stand or a train is seen approaching, and continue to display the Stop hand signal.

(5) In all cases where the flagmen in advance or in rear cannot be kept in view from the lorry, additional intermediate flagmen shall be posted to relay the signals.

(6) The Stop signal and detonators shall not be removed until the flagmen have received the orders to withdraw them from the official-in-charge of the lorry.

15.28. Lorries and trollies out of use.—A lorry or trolley, when not in use, shall be placed clear of the line, and the wheels thereof be secured with a chain and padlock.

CHAPTER XVI

LEVEL CROSSINGS

16.01. Knowledge of signals.—No person shall be appointed to be a Gateman unless he has a knowledge of signals.

16.02. Supply and care of equipment.—Every Gateman shall—

- (a) be supplied with day and night hand signals, detonators, and other prescribed equipment, and
- (b) keep such signals, detonators and other equipment in proper order and ready for use.

16.03. Road Traffic.—(1) Subject to such special instructions in that behalf as are permitted by these rules, all gates at level crossing shall be kept constantly closed and securely fastened across the thoroughfare on both sides of the railway and shall only be opened when it is necessary and safe to open them for the passage of road traffic :

Provided that any Railway Administration may from time to time issue special instructions for any particular level crossing or class of level crossing and may by such special instructions permit the gates at any level crossing or class of level crossing to be normally kept open to road traffic and may therein prescribe the conditions under which gates are to be kept closed against road traffic for the passage of a train or trains or for the purposes of any other railway operation; and all such special instructions so long as they be not cancelled or superseded shall for the purposes only of the Railway Administration issuing the same be deemed to be General Rules within the meaning and subject to the provision of section 47 of the Act.

(2) Gatemen, where provided, shall at all level crossings be prepared, whenever such level crossing be open to road traffic, to show a Stop hand signal to any approaching train.

(3) Where no Gateman is specially provided for night duty at a level crossing, the gates thereat shall, subject to special instructions, be locked at night and opened only to pass road traffic in such manner as may be prescribed by special instructions.

16.04. Gateman to observe passing trains.—Except where otherwise prescribed under special instructions, the Gateman shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

16.05. Channel for flange of wheels.—The Gateman shall see that the channel for the flange of the wheels is kept clear.

16.06. Defects at level crossings.—If any gate or the fastenings thereof, or any fixed signal pertaining to the gate becomes out of order, the Gateman shall—

- (a) take action to close the gates, if possible, against the road traffic and to hand signal the train movements pass the level crossing, and
- (b) report the fact to his superior or the nearest Gangmate.

16.07. Obstructions at level crossings.—Every Gateman, on noticing any obstruction on the line, shall at once remove it or, if unable to do so, shall—

- (a) take action to ensure that the fixed signals, if any, protecting the gate are kept at 'on',
- (b) show Stop hand signal and do his best to stop approaching trains, and
- (c) shall protect the obstruction as per Rule 3.62.

16.08. Parting of a train.—If a Gateman notices that a train has parted, he shall not show a Stop hand signal to the Driver, but shall endeavour to attract the attention of the Driver and the Guard by shouting, gesticulating or other means.

16.09. Trespassing.—Every Gateman shall, as far as possible, prevent any trespassing by persons or cattle.

16.10. Transfer of charge of gate.—Except in accordance with special instructions, no Gateman shall leave his gate unless another Gateman has taken charge of it.

16.11. Height gauges.—(1) Adequate arrangements shall be made to erect height gauges on either side of the overhead equipment or other equipment at every level crossing so as to ensure that all vehicles and moving structures passing under the height gauge also pass under the overhead equipment or other equipment with adequate clearance.

(2) The adequate clearance referred to in sub-rule (1) shall be sanctioned under approved special instructions.

(3) Vehicles and moving structures, which cannot pass under the height gauge without striking or touching it, shall not be permitted to pass the overhead equipment or other equipment except in accordance with special instructions.

CHAPTER XVII

WORKING OF TRAINS ON ELECTRIFIED SECTIONS OF RAILWAYS

17.01. Applicability of General Rules.—All rules referring to the working of trains shall also apply to electrified sections except as otherwise provided in the rules contained in this Chapter.

17.02. Special definitions applicable to this Chapter.—In these rules, unless the context otherwise requires,—

- (1) "electrical way and works" means the traction installations including overhead equipment and other connected works provided on the electrified sections of the railway;
- (2) "feeding post" means a supply control post, where the incoming feeder lines from grid sub-station are terminated;
- (3) "neutral section" means a short section of insulated and dead overhead equipment which separates the areas fed by adjacent sub-stations or feeding posts;
- (4) "Power Block" means blocking of a section of line to electric traffic only;
- (5) "supply control post" means an assembly of interruptors, isolator switches, remote control equipment and other apparatus provided for controlling power supply to overhead equipment. It includes, feeding posts, sectioning and paralleling posts, sub-sectioning and paralleling posts and sub-sectioning posts;
- (6) "tower wagon" means a self-propelled vehicle which is used for the maintenance and repairs of overhead equipment;
- (7) "Traction Power Controller" means a competent railway servant who may for the time being be res-

possible for the control of power supply on the traction distribution system.

17.03. Inspection of electrical way and works.—The electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with special instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

17.04. Permit-to-work on electrical equipment.—If work is to be carried out adjacent to the electrical equipment or any other part thereof by other than the competent railway servant, such work shall be done only when and for such time as the person-in-charge of the work has obtained a written permit-to-work, duly signed and given by the railway servant authorised for the purpose by special instructions. He, in turn, shall issue the same only with the knowledge of the Traction Power Controller.

17.05. Warning to staff and public.—(1) All electrical equipment shall be regarded as being live at all times and consequently dangerous to human life, save and except in cases, where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with special instructions. Caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

(2) No person shall climb on the top of engines or tenders or on the roofs of carriages or wagons when those vehicles are located beneath overhead equipment except when the overhead equipment is dead and earthed in accordance with special instructions.

17.06. Alterations to track.—Before any alteration to alignment or level of electrified tracks is commenced, due

notice shall be given to those responsible for the overhead equipment so that the overhead equipment may be adjusted to conform to the new conditions.

17.07. Tripping of circuit breakers of locomotives and electrical multiple units at neutral sections.—Unless otherwise allowed by special instructions, the Driver of the locomotive or electrical multiple unit shall coast through the neutral section, duly switching off power. Necessary indication boards to this effect shall be provided to guide the Driver to switch off and switch on power.

17.08. Tower wagon.—The rules for the movement and working of tower wagons shall be laid down by special instructions.

17.09. Additional rules for electrified sections.—Special instructions for working of trains on electrified sections shall be notified by the authorised officer.

CHAPTER XVIII

MISCELLANEOUS

18.01. Repeal and Saving.—The general rules issued under the notification of the Government of India in the late Railway Department (Railway Board) No. 1078-T, dated the 9th March, 1929, are hereby repealed except as respects things done or action taken or omitted to be done or taken before such repeal.

[No. 69/RR/4/Safety (A&R)]

INDER SAHAI, Director (Safety and Coaching)
Railway Board.